



RALLUMONS L'ÉTOILE !

POUR UN RER TOULOUSAIN

RER TOULOUSAIN, UN INSTANT DE VÉRITÉ ?

CONTRIBUTION POUR UN ACCORD EN 2023
SUR UNE 1^{ÈRE} PHASE PRAGMATIQUE D'ICI 2029

Rallumons l'Étoile - Juin 2023

Synthèse de notre contribution pour un accord sur le RER toulousain en 2023.....	3
1. RER toulousain, des propositions et des questions.....	3
2. Rallumons l'Étoile, une association constructive.....	5
3. Trois leviers pour une première phase du RER toulousain.....	6
4. L'essentiel des trois scénarios proposés pour 2025 et 2029.....	7
5. Notre scénario pour 2025.....	8
6. Réaliser une triple évaluation rapide de nos scénarios 2025 et 2029.....	10
Contribution détaillée.....	11
A - Pourquoi est-ce un instant vérité pour le RER ?.....	12
1. Le risque de l'exclusion et de l'asphyxie.....	12
2. Un vœu pour une 1 ^{ère} phase pragmatique du RER largement partagé.....	13
3. Le risque d'une France des RER métropolitains à 2 vitesses.....	14
4. Le moment pour les acteurs toulousains de trouver un accord.....	16
B – Objectifs et cibles pour une première phase.....	17
1. Une opportunité : optimiser un système ferroviaire sous-exploité.....	17
2. Une méthode éprouvée : partir des objectifs, définir des cibles et activer les différents leviers.....	17
3. Quels objectifs pour une 1 ^{ère} phase du RER toulousain ?.....	18
4. Quelles cibles pour quelles échéances ?.....	18
5. Les cibles détaillées.....	19
C - Trois leviers pour une première phase.....	23
1. Exploitation : cadencer afin d'améliorer l'offre pour un coût limité.....	23
2. Investissements : prioriser ce qui permet d'optimiser l'existant.....	27
3. Financements : chacun doit prendre sa part.....	30
D – Des scénarios pour contribuer au débat.....	32
1. L'essentiel des 3 scénarios.....	32
2. Scénario 2025.....	33
3. Scénario 2029.....	35
4. Scénario 2029+.....	37
5. Réaliser une triple évaluation rapide de nos scénarios 2025 et 2029.....	39
E – Déclinaisons territoriales.....	40
1. Précisions méthodologiques.....	40
2. Cinq territoires d'études.....	40
3. Le « laboratoire » de l'Ouest.....	41
4. Les deux branches du Sud-Ouest.....	44
5. La transversale Nord/Sud-Est.....	47
6. La branche Est.....	52

SYNTHÈSE DE NOTRE CONTRIBUTION POUR UN ACCORD SUR LE RER TOULOUSAIN EN 2023

1. RER toulousain, des propositions et des questions

Pour l'association Rallumons l'Etoile, il n'y a pas de temps à perdre car le RER toulousain va être pénalisé, faute d'un projet partagé. Ainsi, il risque de bénéficier bien moins que d'autres des 800 M€ que l'État a annoncé pour les RER métropolitains dans le cadre des volets mobilités des Contrats Plans Etat-Région (CPER) 2023-2027 en cours de négociation. Par exemple, 150 M€ iront au projet de RER de Bordeaux porté conjointement par la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, l'État et le Département de la Gironde. A Toulouse, le « RER » risque au contraire de se limiter au recyclage de projets prévus depuis longtemps et à de nouvelles « nouvelles études ».

Or, ce qui nous inquiète le plus, c'est que le « pack toulousain en faveur du RER », auquel appelait récemment Carole Delga, paraît en réalité désuni et ne pas savoir comment avancer. D'une part, les différents acteurs semblent se renvoyer la balle. D'autre part, malgré 8 M€ confiés en 2021 par l'État et la Région à SNCF Réseau pour mener des études, celles-ci restent centrées sur les grands projets d'infrastructures à réaliser après 2030 pour avoir un RER cadencé au quart d'heure à l'horizon 2040. Et elles ne semblent pas encore avoir fait l'objet de réelles discussions entre les acteurs concernant ce qui pourrait être réalisé d'ici 2029.

Fidèle à sa démarche constructive, Rallumons l'Etoile a décidé d'approfondir le scénario exploratoire pour 2029 présenté par l'association en septembre au moment de son vœu pour un accord sur une 1ère phase pragmatique du RER toulousain. Cette approche a d'ailleurs suscité un large consensus avec le vote de vœux dans une quarantaine de communes et d'intercommunalités, dont Toulouse Métropole et le Sicoval. Cette contribution est le fruit de mois de travail des bénévoles, d'échanges avec des experts et avec de nombreux élus de toute l'agglomération toulousaine lors de 4 ateliers territoriaux. Le cœur de son message reste celui défendu depuis plusieurs années par l'association : de premières avancées concrètes sont possibles en 2025 et 2029 pour répondre aux besoins des habitants et des entreprises, en commençant par optimiser l'existant.

Ainsi, l'association fait des propositions très concrètes pour 2025 : report d'un an de la ZFE, tarification intégrée, offre ferroviaire mieux cadencée, réorganisation des réseaux de bus Tisséo et LiO pour rabattre vers les gares. Toute l'agglomération est concernée : +60 % de trains à l'Ouest, ligne Toulouse-Muret cadencée à la demi-heure, ligne Toulouse-Castelnaudary cadencée au moins à l'heure, ligne Toulouse-Saint-Sulpice omnibus cadencée à l'heure.

Avant de rendre publique cette nouvelle contribution, l'association a souhaité rencontrer les principaux acteurs pour présenter sa démarche. Nous comprenons les problématiques et les contraintes de chacun, mais ils doivent avancer enfin. Les habitants et les entreprises attendent des solutions pour répondre à leurs difficultés quotidiennes qui ne cessent de se dégrader (bouchons, inflation, pollution et ZFE). Le cadre proposé par l'État (proposition de loi, CPER)

n'est certes pas parfait, mais il a le mérite d'exister. Les volontés locales affichées sur le RER toulousain doivent se traduire dans un projet partagé d'ici la fin de l'année, dans lequel chacun prendra sa part. La contribution de l'association inclut d'ailleurs une répartition possible des participations des différents acteurs en s'inspirant des feuilles de route des RER de Bordeaux et de Strasbourg.

Pour faciliter un cheminement collectif, Rallumons l'Étoile demande expressément à chacun des acteurs d'accepter la réalisation d'une évaluation publique de ses propositions (faisabilité technique et financière, effets potentiels) et l'organisation d'une large concertation sur leurs propres propositions à partir du mois de septembre.

2. Rallumons l'Étoile, une association constructive

a) Une association motrice du projet de RER toulousain

Rallumons l'Étoile est une association transpartisane et indépendante qui promeut la création d'un RER toulousain, complémentaire des autres réseaux (TER, métro, bus), des modes doux et de la voiture sous toutes ses formes.

En 5 ans, Rallumons l'Étoile a contribué à faire émerger un large consensus transpartisan sur la nécessité d'un RER toulousain, par ses contributions et ses actions grand public, en s'inscrivant dans une démarche constructive vis-à-vis des institutions.

Elle porte des propositions à la fois ambitieuses pour le long terme et pragmatiques avec une réalisation par étapes, en commençant par optimiser l'existant.

Rallumons l'Étoile réunit des adhérents toujours plus nombreux :

- 800 citoyens adhérents dans 200 communes
- Une trentaine de communes de tous bords politiques
- Des entreprises et organisations professionnelles, dont le MEDEF Haute-Garonne, la CPME de Haute-Garonne, Liebherr Aerospace Toulouse et Citiz Occitanie
- Une dizaine d'associations citoyennes, dont l'Union des Comités de Quartiers de Toulouse et de son Agglomération, 2 pieds 2 roues et FNE Midi-Pyrénées

b) Une contribution pour être acteurs du débat à un instant clé

L'association Rallumons l'Étoile a décidé de réaliser cette contribution pour deux raisons :

- **contribuer directement au débat** en illustrant de manière plus détaillée ce que pourrait être une 1^{ère} phase pragmatique du RER toulousain,
- **répondre aux attentes de ses adhérents, en particulier des élus de nos communes adhérentes**, en approfondissant les propositions sur leurs territoires et en leur permettant de s'approprier ces éléments pour pouvoir eux-mêmes être acteurs des débats.

Cette contribution s'appuie sur l'expertise des membres bénévoles de l'association, des retours d'expérience européens, des échanges avec des experts ferroviaires et l'organisation de 4 ateliers territoriaux avec des élus de toute l'agglomération. Elle a été permise par le bénévolat (environ 70 h par semaine, dont le travail de notre groupe Études) et les cotisations de nos adhérents (qui permettent de financer notre salarié et nos actions)..

Pour autant, l'association ne dispose ni de l'expertise, ni des moyens des acteurs décisionnaires (Etat, Région, Tisséo, Toulouse Métropole, Conseil départemental de Haute-Garonne et SNCF). Pour rappel, l'État et la Région ont confié 8 M€ à SNCF Réseau en 2021 pour approfondir les études sur le RER toulousain.

C'est pourquoi Rallumons l'Étoile leur demande expressément d'expertiser nos propositions (faisabilité technique et financière, effets potentiels), de rendre publique leur évaluation et d'organiser une large concertation avec l'ensemble des parties prenantes sur leurs propres propositions.

3. Trois leviers pour une première phase du RER toulousain

a) Exploitation : cadencer afin d'améliorer l'offre pour un coût limité

Il est possible d'améliorer significativement l'offre actuelle en mettant en place un cadencement systématique sur la base de lignes de RER cadencées à la demi-heure de 5h à minuit et de lignes TER cadencées à l'heure de 5h à 22h. En effet, cela correspond grosso modo aux capacités actuelles de l'étoile ferroviaire, comme le montre la trame horaire de référence pour 2025. Des améliorations semblent donc possibles en optimisant l'existant avec une exploitation à coût marginal.

b) Investissements : prioriser ce qui permet d'optimiser l'existant

Pour optimiser l'utilisation de l'existant, il faut activer en priorité des leviers peu « sexys », mais essentiels et largement utilisés ailleurs :

- effectuer les travaux et la maintenance des rames et du réseau au maximum la nuit et le week-end,
- régénérer le réseau pour utiliser ses capacités au maximum, limiter les points de fragilité et faciliter la maintenance,
- augmenter les capacités de maintenance et de stationnement des rames hors de Matabiau,
- réaliser des opérations de modernisation et de développement pour augmenter la capacité du système en levant certains goulets d'étranglement.
- adapter le matériel roulant à la desserte urbaine.

A contrario, d'autres projets de développement pourraient être mis en stand by. En effet, ils pourraient être utiles pour viser un RER cadencé tous les 15 mn à l'horizon 2040. Mais les décisions et la mise en œuvre peuvent attendre la poursuite des études et un projet partagé sur la deuxième phase après 2029 avant d'être intégrés dans la programmation pluriannuelle après ce CPER.

c) Financement : chacun doit prendre sa part

La mise en place d'une première phase pragmatique du RER toulousain nécessite que les différents acteurs prennent leur part en fonction de leurs responsabilités et de leurs moyens.

Ainsi, en s'inspirant des feuilles de route des RER de Bordeaux et de Strasbourg, **il est proposé une répartition possible des participations des différents acteurs :**

- **Exploitation : partage à 50/50 par la Région et Tisséo des coûts nets supplémentaires par rapport à l'offre actuelle** (dépenses supplémentaires – recettes voyageurs nouvelles)
- **Investissements : voir le tableau détaillé**

4. L'essentiel des trois scénarios proposés pour 2025 et 2029

Étapes	Scénarios	Cibles principales
Première étape « ZFE » début 2025 pour offrir de nouvelles solutions concrètes aux personnes et aux entreprises impactées par la Zone à Faibles Émissions, dont l'extension pourrait être décalée d'un an	Scénario 2025	• <u>Offre ferroviaire cadencée</u> ◦ Un meilleur cadencement ferroviaire en s'appuyant sur la trame horaire déjà prévue pour le Service Annuel 2025 ◦ Nœud de correspondances toutes les heures à Matabiau • <u>Offre multimodale globale</u> ◦ Tarification intégrée ◦ 1^{ère} réorganisation des bus Tisséo et LiO ◦ Expérimentations sur le système Train+Vélo
Deuxième étape début 2029 conjointement avec la mise en service de la 3ème ligne du métro et de premières réalisations dans le cadre des Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT)	Scénario 2029	• <u>Offre ferroviaire cadencée</u> ◦ RER toutes les 30' de 5h à minuit / TER toutes les heures ◦ Nœud de correspondances RER toutes les 30' à Matabiau • <u>Offre multimodale globale</u> ◦ Nouvelle réorganisation des bus Tisséo et LiO ◦ Système Train+Vélo performant à l'échelle du périmètre du RER ◦ Autopartage et covoiturage organisé dans toutes les gares • <u>Plan Gares</u> ◦ Amélioration des gares existantes ◦ Quelques nouvelles gares
	Scénario 2029+	<u>Projet plus ambitieux</u>, notamment en terme de : • création de nouvelles gares • réalisation du Réseau Express Vélo

5. Notre scénario pour 2025

a) Offre ferroviaire cadencée

Le « laboratoire » de la Branche Ouest	• Ligne Colomiers/Arènes cadencée à la demi-heure de 5h à 22h (si possible dès 2024) • Ligne Auch/Matabiau cadencée à l'heure de 5h à 22h • Ligne L'Isle-Jourdain/Arènes cadencée à l'heure de 5h à 22h
Branches Sud-Ouest	• Ligne Toulouse-Muret cadencée à la demi-heure de 5h à 22h • Ligne Toulouse-Montréjeau cadencée à l'heure de 5h à 22h • Ligne Toulouse-Tarbes cadencée à toutes les 2 heures de 5h à 22h (alternance avec intercitys Toulouse-Bayonne) • Ligne Toulouse-Foix cadencée à l'heure de 5h à 22h s'arrêtant systématiquement dans toutes les gares • Ligne non omnibus Toulouse-Ax cadencée toutes les 3 heures de 5h à 22h • Ligne non omnibus Toulouse-Latour cadencée toutes les 3 heures de 5h à 22h
Transversale Nord/Sud-Est	• Ligne omnibus Montauban-Castelnaudary cadencée à l'heure de 5h à 22h • Ligne omnibus Montauban/Toulouse cadencée à l'heure de 5h à 22h • Maintien de l'offre à vocation régionale vers Agen, Cahors/Brive, Narbonne/Perpignan
Branche Est	• Création d'une offre Saint-Sulpice/Matabiau omnibus cadencée à l'heure de 5h à 22h, soit par une nouvelle ligne dédiée, soit par l'évolution des lignes existantes • Maintien de l'offre à vocation régionale vers Castres, Albi, Rodez et Figeac
Matabiau	• Nœud de correspondances toutes les heures

b) Offre multimodale globale

- **Création d'une tarification multimodale intégrée** (plusieurs systèmes possibles) pour :
 - les abonnés et les occasionnels
 - intérieur/extérieur de Tisséo
- **Un système d'information et de billettique unifié** avec, à défaut d'un outil unique, la possibilité d'avoir toutes les informations et d'acheter tous les billets sur les applications de LiO (Région), de Tisséo et de la SNCF.
- **1^{ère} réorganisation des réseaux de bus Tisséo et LiO (Région)** à la mi-décembre 2024 en même temps que la mise en place de la nouvelle offre ferroviaire (service annuel 2025)
 - rabattement vers les gares en coordonnant les horaires avec ceux des trains
 - cadencement sur une base horaire (offre minimale cadencement à l'heure toute la journée, même sur les plus petites lignes)
 - mise en place de lignes partagées Tisséo/LiO pour offrir un meilleur service dans les communes aux limites du périmètre de Tisséo (dedans et dehors)
- **Réseau Express Vélo et autres pistes cyclables : étape 2025 à définir**, en incluant des aménagements définitifs et provisoires, pour assurer une desserte sécurisée de toutes les gares
- **Expérimentations stationnements et services vélos dans certaines gares**
 - Ouest : Arènes, Ramassiers, Colomiers
 - Nord : Lacourtenourt, Castelnau d'Estrétefonds
 - Sud-Est : Montaudran, Labège Innopole (développement de la « Station V » existante), Escalquens
 - Sud-Ouest : Saint-Agne, Portet, Muret
 - Est : Gragnague, Montastruc, Saint-Sulpice
- **Expérimentations autopartage et covoiturage** dans certaines gares

c) Plan Gares

- **Premières adaptations de Matabiau** qui doit être capable de faire face à l'augmentation de la fréquentation qui sera générée par un nœud de correspondances RER toutes les heures en 2025

6. Réaliser une triple évaluation rapide de nos scénarios 2025 et 2029

a) Expertiser et partager pour avancer

Rallumons l'Étoile propose la réalisation d'une triple évaluation sommaire d'ici la fin juillet de ses scénarios 2025 et 2029 en mobilisant les équipes affectées aux études sur le RER à l'horizon 2040. En effet, il y a urgence à évaluer l'intérêt des propositions de Rallumons l'Étoile pour une première phase pragmatique du RER toulousain afin qu'elles puissent éventuellement être approfondies et nourrir les négociations sur le volet mobilités du CPER en vue d'un accord d'ici la fin 2023.

Les conclusions et les documents d'études seraient rendus entièrement publics afin de permettre à chacun d'en prendre connaissance.

b) Faisabilité technique positive

Dans cette évaluation de la faisabilité technique, il est proposé d'être dans une démarche positive de recherche de solutions : à quelles conditions les propositions sont-elles possibles ? Comment peuvent-elles être adaptées si nécessaire pour les rendre possibles ou meilleures ? En effet, les évaluations des propositions d'associations se limitent souvent à énumérer les problèmes identifiés par les différents acteurs pour conclure que rien n'est possible.

c) Évaluation financière

Beaucoup de discussions sur l'amélioration du service ferroviaire coïncident souvent sur les questions financières qui apparaissent souvent comme une « boîte noire ».

Pour une première évaluation financière partagée, il est proposé de comparer les coûts et les recettes de l'offre actuelle et de celle proposée en utilisant des modèles existants. Par exemple, celui développé par Trans-Missions dans le cadre de son étude de 2019 sur le modèle économique du TER pour Régions de France¹ ou le modèle Coufer créé par le CEREMA².

d) Effets potentiels

Pour réaliser une première évaluation des effets potentiels, **il est proposé de réaliser une simulation avec le modèle Camino-T utilisé pour les études multimodales et de comparer les résultats par rapport aux scénarios déjà étudiés.** Pour cela, un soin particulier sera porté sur la manière de modéliser les différentes propositions (par exemple : l'efficacité du système train+vélo, les effets d'une offre cadencée de 5h à minuit ou d'une tarification intégrée).

1 www.trans-missions.eu/wp-content/uploads/2019/11/201810-Etude-Quel_modele_economique_pour_le_TER.pdf

2 www.cerema.fr/fr/activites/mobilites/politiques-services-mobilite/ferroviaire

CONTRIBUTION DÉTAILLÉE

A - POURQUOI EST-CE UN INSTANT VÉRITÉ POUR LE RER ?

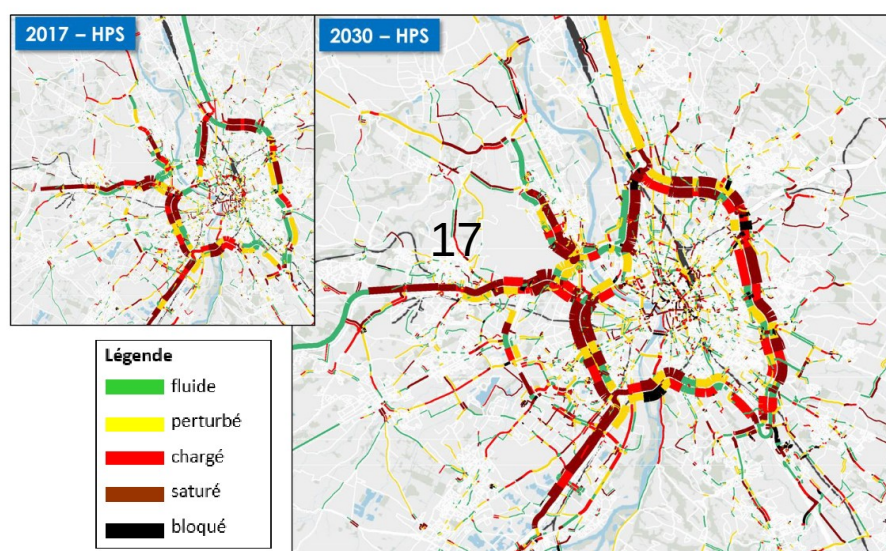
1. Le risque de l'exclusion et de l'asphyxie

Deux risques majeurs menacent les déplacements des habitants et des entreprises de la grande agglomération toulousaine.

Le premier est bien sûr la mise en place de la Zone à Faibles Émissions qui va exclure d'ici le 1^{er} janvier 2024 près de 35 % du parc 2022 des véhicules motorisés (soit 400 000 véhicules individuels et utilitaires légers) de la majeure partie de Toulouse, d'après des chiffres du Ministère de la Transition Écologique³. Or tout le monde n'aura pas les moyens de changer de véhicules, malgré les aides.

Le second est le risque de l'asphyxie (bouchons et pollution), selon la synthèse des « études multimodales » publiée début 2023⁴ (études réalisées pour 4 M€ de 2017 et 2021 par l'État, la Région Occitanie, le Conseil départemental de Haute-Garonne, Toulouse Métropole et Tisséo). Malgré les projets déjà prévus (dont la troisième ligne de métro), les bouchons en 2030 seront plus importants et la baisse des gaz à effet de serre sera très insuffisante par rapport aux objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone.

Évolution de la congestion sur le réseau routier entre 2017 et 2030 (situation de référence) en heure de pointe du soir



Élaboration de la carte : Citec, 2018.

Si l'impact du RER est jugé positif, il nous semble avoir été sous-évalué à ce stade compte tenu de certaines hypothèses de départ dans l'étude n°14 qui lui a été dédiée (non publiée à ce jour).

La synthèse des études multimodales conclut donc à la nécessité de poursuivre les études pour un nouveau mix de solutions :

- en s'appuyant, notamment, sur les projets étudiés avec le plus d'effets positifs en terme de report modal : RER toulousain, vélo, rabattement vers les gares en bus et vélo,
- en élargissant la réflexion aux services aux usagers, à la cohérence urbanisme/transport et aux évolutions des habitudes de déplacements depuis la pandémie du Covid.

3 Source : RSVERO, 2022, SDES, <http://dataviz.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/ZFEShinyAppv3/>

4 <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/Actualites/Mobilites-dans-l-aire-toulousaine-finalisation-des-etudes-multi-modales>

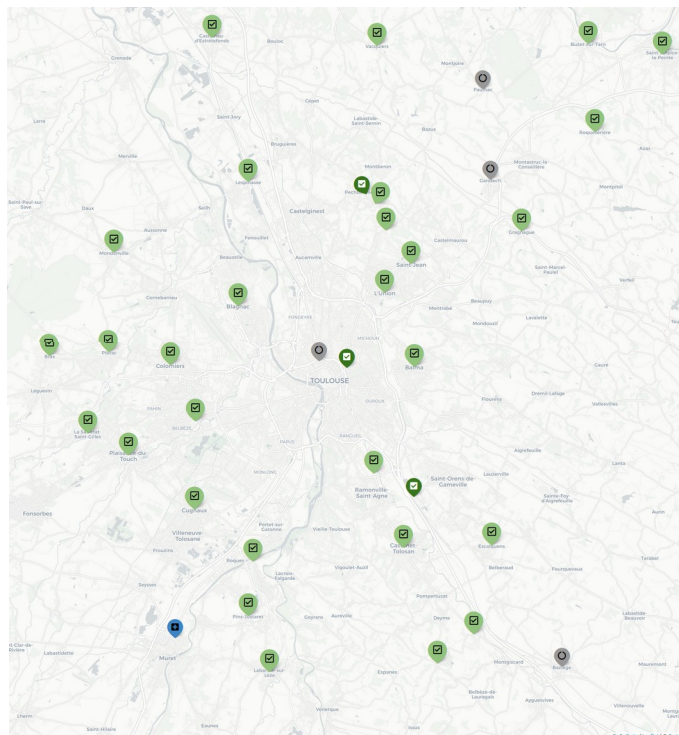
2. Un vœu pour une 1^{ère} phase pragmatique du RER largement partagé

En septembre 2022, Rallumons l'Étoile a rendu public son vœu pour un accord rapide entre les principaux acteurs.

a) Une trentaine de vœux et motions votés en soutien

Depuis, plus d'une quarantaine de communes et d'intercommunalités ont pris position pour appuyer l'idée d'une 1^{ère} phase pragmatique du RER toulousain.

Parmi ceux-ci, on peut notamment relever le vœu, quasiment identique à celui de Rallumons l'Étoile, voté à l'unanimité par les élus de Toulouse Métropole le 20 octobre, y compris par Jean-Luc Moudenc. Maire de Toulouse.



b) L'enquête « Et si le RER toulousain changeait votre vie ? »

Avec l'appui du Master Transmob de l'Université de Toulouse Jean-Jaurès, Rallumons l'Étoile a réalisé une ambitieuse enquête pour questionner les habitants de la grande agglomération toulousaine pour ses propositions. Comment se déplacent-ils aujourd'hui ? Sont-ils satisfaits ? Est-ce qu'une 1^{ère} phase du RER toulousain pourrait améliorer leur quotidien ? Les 5 000 réponses issues de 300 communes différentes ont permis d'esquisser « 7 familles du RER toulousain », toutes favorables, certaines plus que d'autres.

Famille 6

**Les usagers des
véhicules individuels
motorisés satisfaits**
19% des répondants

Un RER toulousain pourrait-il améliorer votre quotidien ?



Oui, tout à fait

36%



Plutôt oui

38%



Plutôt non

11%



Non, pas du tout

8%



Je ne sais pas

7%

Famille 7

**Les usagers des
véhicules individuels
motorisés insatisfaits**
34% des répondants

Un RER toulousain pourrait-il améliorer votre quotidien ?



Oui, tout à fait

67%



Plutôt oui

26%



Plutôt non

3%



Non, pas du tout

2%



Je ne sais pas

3%

3. Le risque d'une France des RER métropolitains à 2 vitesses

a) Une dynamique nationale

7 mois après l'ambition affichée par Emmanuel Macron, l'État accélère. Le Gouvernement a annoncé ce 7 juin 800 M€ pour les RER métropolitains et les députés ont voté le 16 juin une proposition de loi sur les « Service Express Régionaux Métropolitains ».

Ces annonces, a priori positives, pourraient aussi consacrer une "France des RER métropolitains à deux vitesses" : une accélération pour quelques-uns et une temporisation pour d'autres.

Pourtant, il pourrait en être autrement avec de premières phases pragmatiques partout pour accompagner la mise en place des Zones à Faibles Émissions.

b) Quelques projets pilotes qui avancent et les autres en stand by ?

Aujourd'hui, les projets de Strasbourg et de Bordeaux apparaissent comme des précurseurs. Même si tout n'est pas rose, les principaux acteurs portent ensemble un projet partagé avec déjà des avancées concrètes. Si bien que l'État a annoncé 150 M€ pour le RER de Bordeaux dans ce CPER (sur 800...). Pendant ce temps, ailleurs, comme à Toulouse, on semble souvent se focaliser à un "Grand Projet", complexe techniquement, financièrement et donc politiquement.

Le risque : des financements importants pour quelques projets phares et des miettes pour faire patienter tous les autres avec des études !

c) RER métropolitains, une proposition de loi à enrichir

Après le vote à l'Assemblée, la proposition de loi pourrait encore être enrichie. Au départ, elle se concentrait surtout sur le rôle que pourrait jouer la Société du Grand Paris sur ces projets. Les débats ont permis d'aller plus loin dans la définition des RER Métropolitains et sur certains processus, notamment l'obligation de projet partagé à l'automne pour être labellisés par l'État. De nombreuses questions sur les financements demeurent en revanche.

Est-ce que cette loi pourrait être un accélérateur pour le RER toulousain ? Cela va dépendre du Gouvernement et des parlementaires lors de la suite du processus d'ici la fin de l'année (passage au Sénat et retour à l'Assemblée, loi des Finances à l'automne, etc.).

d) Pour une 1^{ère} phase des RER métropolitains, partout et sans attendre

Avant de réfléchir « grands projets », il semble possible dans de nombreuses agglomérations, comme à Toulouse, de commencer par mettre en place un cadencement toutes les 30' de 5h à minuit. Ce serait déjà une révolution pour beaucoup, surtout si c'est couplé avec une tarification unique et intégré dans une offre multimodale globale. Pour cela, il faut travailler sur l'optimisation de l'exploitation et de la maintenance, la suppression des plages de surveillance en journée, le prix des péages aux heures creuses, les investissements à prévoir dans les CPER 2023-2027.

Avec une telle approche, tous les projets de RER pourraient être mis sur les rails rapidement.

e) Quelques éléments issus de la proposition de loi votée à l'Assemblée Nationale qui peuvent servir de cadrage pour les négociations à venir

- **Article 1^{er} :** Un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie sur un renforcement de la desserte ferroviaire et intègre, le cas échéant, la mise en place de services de transport routier ou fluvial à haut niveau de service et de services de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux. Ces gares et pôles d'échanges comprennent des aménagements permettant l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos.
- **Article 1^{er} :** Le statut de service express régional métropolitain est conféré par arrêté du ministre chargé des transports, sur la base d'une proposition conjointe de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité concernées. Cette proposition comprend une estimation des coûts d'investissement dans les infrastructures de transport et le matériel roulant et des futurs coûts d'exploitation associés ainsi qu'une présentation des modalités de financement envisagées pour couvrir les dépenses correspondantes. L'obtention du statut de service express régional métropolitain est subordonnée à la présentation d'un contrat opérationnel de mobilité prévu à l'article L. 1215-2. Ce contrat doit permettre une bonne coordination, entre la région et les autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité, des services de transport proposés par le service express régional métropolitain.
- **Article 5 ter :** Avant le 31 décembre 2023, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'application de l'article 8 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités permettant aux communautés de communes de se voir transférer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité. Ce rapport précise, tant à l'échelon national qu'au niveau de chacune des régions, le nombre de communautés de communes auxquelles la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité a été transférée. Il évalue l'opportunité d'une réouverture temporaire de la possibilité pour les communautés de communes de se voir transférer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité, notamment au regard du nombre de communautés de communes qui pourraient vouloir se voir transférer cette compétence.
- **Article 5 quater :** Le Gouvernement remet au Parlement un rapport annuel faisant état de l'engagement financier de l'État en faveur des projets de services express régionaux métropolitains.
- **Article 5 quinquies :** Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les évolutions qui pourraient être envisagées en matière de tarification des infrastructures ferroviaires pour rendre celle-ci plus incitative au développement de l'offre ainsi qu'au niveau de la répartition des capacités d'infrastructure en vue d'optimiser l'utilisation du réseau ferré national, au regard du développement des services express régionaux métropolitains.

4. Le moment pour les acteurs toulousains de trouver un accord

a) Une réelle envie d'avancer ?

Alors que l'État, la Région Occitanie, Tisséo, Toulouse Métropole, le Conseil départemental de Haute-Garonne et la SNCF se sont déclarés officiellement favorables à la création d'un RER toulousain, cela ne s'est traduit, jusqu'ici, par aucune avancée concrète.

Et les études lancées interrogent. En effet, après de premières études (jamais rendues publiques), l'État et la Région ont confié 8 M€ en 2021 à SNCF Réseau pour approfondir les études sur le RER toulousain. Mais, lors des premières réunions de « concertation » organisées en avril et mai 2023 avec quelques intercommunalités, il a uniquement été question de projets importants d'infrastructure après 2030. Aucune amélioration de l'offre avant n'a été évoquée.

Du coup, les citoyens, les entreprises et les élus des communes peuvent légitimement s'interroger sur la volonté des principaux acteurs de trouver un accord pour mettre le RER toulousain sur les rails, alors que les problèmes de déplacement (bouchons, pollution, inflation, ZFE) appellent de nouvelles solutions rapides.

Rallumons l'Étoile croit dans la volonté des différents acteurs d'avancer et elle est bien consciente de leurs contraintes, notamment financières, qui les freinent. C'est bien pour ça que l'association a proposé une première phase pragmatique, compatible financièrement avec les grands projets déjà lancés (3^{ème} ligne de métro, LGV).

b) Étudier, concerter et s'engager : une fenêtre à saisir

L'année 2023 s'annonce donc comme un instant vérité :

- **ou les acteurs trouvent un accord sur un projet partagé pour une première phase du RER** à l'occasion des négociations sur le volet mobilité du Contrat Plan Etat-Région et les éléments de cadrage proposés par la proposition de loi sur les RER,
- **ou le RER toulousain restera largement au stade d'études, au moins jusqu'à 2030,** quand d'autres projets avanceront concrètement, comme à Strasbourg et Bordeaux.

Et les acteurs ont les moyens de construire un projet partagé d'ici l'automne se traduisant par des avancées concrètes dès 2025 et 2029. Ils peuvent, en effet, mobiliser leurs importants moyens d'études sur l'analyse des actions possibles en optimisant l'existant, comme le propose cette contribution. Ils peuvent utiliser ces mêmes moyens pour organiser une grande concertation associant l'ensemble des parties prenantes (citoyens et associations, acteurs économiques, intercommunalités et communes). Ils pourraient également rendre publiques l'ensemble des études réalisées sur le RER toulousain et l'étoile ferroviaire toulousaine en général. Mettre des éléments concrets sur la table et sortir du débat d'initiés peut permettre de dépasser un certain nombre de blocages techniques, financiers et politiques. Les acteurs ont réussi à le faire pour la LGV et le métro. Ils doivent pouvoir le faire pour le RER.

La balle est dans leur camp, mais il n'est pas plus possible de perdre du temps. Il faut traduire les volontés affichées en accord pour passer à l'acte

B – OBJECTIFS ET CIBLES POUR UNE PREMIÈRE PHASE

1. Une opportunité : optimiser un système ferroviaire sous-exploité

L'étoile ferroviaire actuelle permet théoriquement de faire circuler une offre omnibus cadencée à la demi-heure, en plus des autres trains, à part sur la branche Est qui est la plus contrainte.

Néanmoins, cette capacité n'est aujourd'hui utilisée que partiellement aux heures de pointe, souvent seulement dans le sens de la pointe (le matin vers Toulouse, le soir en sortant de Toulouse).

Il apparaît donc comme pertinent de s'appuyer sur ce potentiel pour imaginer une 1^{ère} phase pragmatique du RER toulousain. Il sera alors possible de se donner le temps pour étudier et discuter sereinement des différents scénarios pour une seconde phase plus complexe, plus coûteuse et plus longue à réaliser.

RER – Phase 1 (2024-2029) : commencer par le + facile

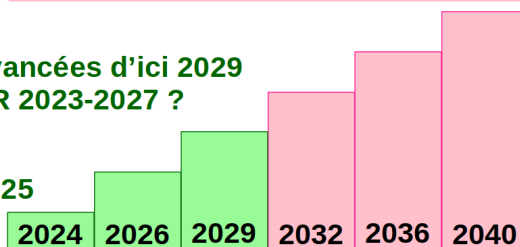
- Principe : construire un projet basé sur un RER cadencé à la demi-heure de 5h à minuit par étapes d'ici 2029

RER – Phase 2 (2029-2040) : se donner le temps

- Principe : étudier et discuter sereinement différents scénarios pour un RER au quart d'heure à l'horizon 2040

Quelles avancées d'ici 2029 avec CPER 2023-2027 ?

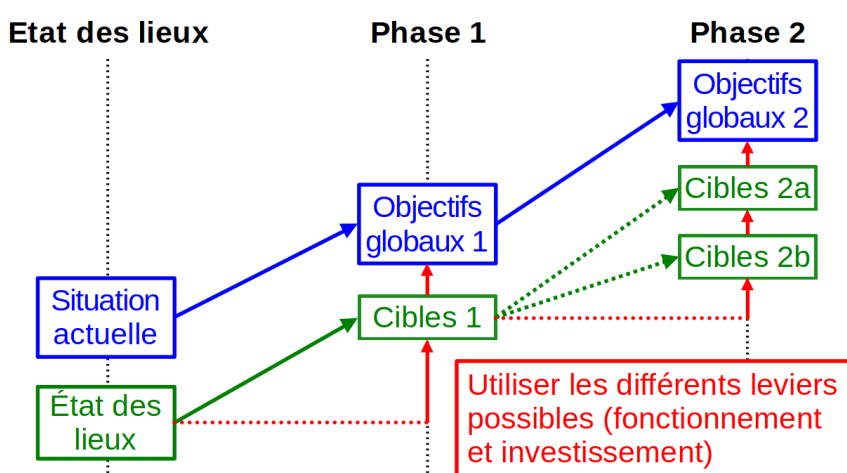
Quelles avancées dès 2024/2025 en optimisant l'existant ?



2. Une méthode éprouvée : partir des objectifs, définir des cibles et activer les différents leviers

Rallumons l'Étoile propose de s'inspirer d'une méthode éprouvée utilisée ailleurs, par exemple en Suisse. Il s'agit de penser par phases globales et successives plutôt que par un ensemble de projets en investissements et en fonctionnement insuffisamment coordonnés pour créer une réelle synergie.

En partant des objectifs et des cibles à atteindre à une échéance donnée, il doit être possible d'activer les différents leviers mobilisables, tant en investissement qu'en fonctionnement, pour que ceux-ci jouent pleinement leurs effets, tout en préparant et préservant les phases suivantes.



3. Quels objectifs pour une 1^{ère} phase du RER toulousain ?

- Construire progressivement une offre multimodale globale, structurée par un RER cadencé, pour offrir des alternatives à la voiture solo et répondre ainsi aux besoins des habitants et des entreprises dans une grande agglomération multipolaire en transition.
- Prévoir deux étapes pour des avancées progressives :
 - Une première étape « ZFE » début 2025 pour offrir de nouvelles solutions concrètes aux personnes et aux entreprises impactées par la Zone à Faibles Émissions, dont l'extension pourrait être décalée d'un an
 - Une deuxième étape début 2029 conjointement avec la mise en service de la 3^{ème} ligne du métro et de premières réalisations dans le cadre des Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT)

4. Quelles cibles pour quelles échéances ?

a) Trois cibles complémentaires pour « faire système »

- Une offre ferroviaire cadencée, notamment des lignes de RER cadencée à la demi-heure tous les jours sur une plus large plage horaire pour offrir des transports en commun structurants à l'échelle de la grande agglomération, en complément du métro qui se concentre sur le cœur d'agglomération et des TER à vocation de desserte régionale
- Une offre multimodale globale, structurée autour du RER et du métro, afin de permettre des déplacements confortables et faciles de bout en bout, ce qui nécessite de travailler sur une tarification intégrée, la coordination des réseaux de bus avec le train, un système « train+vélo » performant comme au Pays-Bas et le développement de l'autopartage et du covoiturage en complément.
- Un Plan Gares pour améliorer toutes les gares actuelles (Matabiau, les pôles d'échanges majeurs RER/métro/bus/vélo, mais aussi les petites gares) et pour créer aussi de nouvelles gares afin de mieux irriguer l'agglomération (habitants, emplois et zones à urbaniser)

b) Quatre échéances envisagées

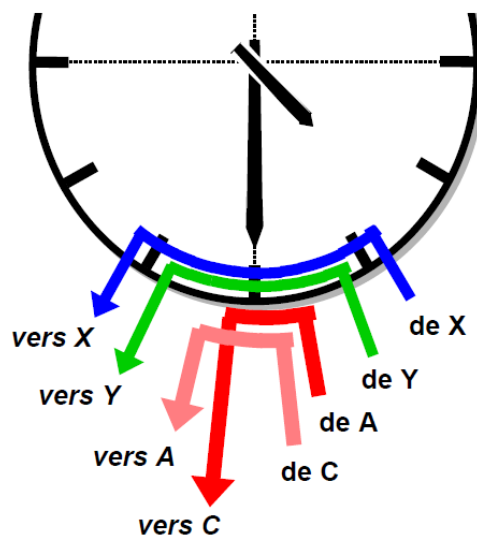
- Phase 1 - « ZFE » 2025 : qu'est-ce qui pourrait changer très rapidement en optimisant l'existant pour accompagner l'extension de la ZFE ? → [Scénario 2025](#)
- Phase 1 – 2029, socle minimal : qu'est-ce qui est essentiel de réaliser d'ici 2029, notamment en s'appuyant sur les projets engagés et le CPER 2023-2027 ? → [Scénario 2029](#)
- Phase 1 dans l'idéal, sinon phase 2 : qu'est-ce que nous aimerions voir aussi réalisé d'ici 2029, mais qui nécessite d'être étudié d'ici 3 mois pour une intégration éventuelle dans le volet mobilité du CPER 2023-2027 ? → [Scénario 2029+](#)
- Phase 2 : qu'est-ce qui pourrait être étudié après l'accord sur la phase 1 dans le cadre des études sur le RER ? Nous n'avons pas réalisé de listes exhaustives dans les réflexions par axes, mais seulement identifié un certain nombre d'idées qui mériteraient d'être approfondies. Nous n'avons donc pas établi de scénario global.

5. Les cibles détaillées

a) Une offre ferroviaire cadencée

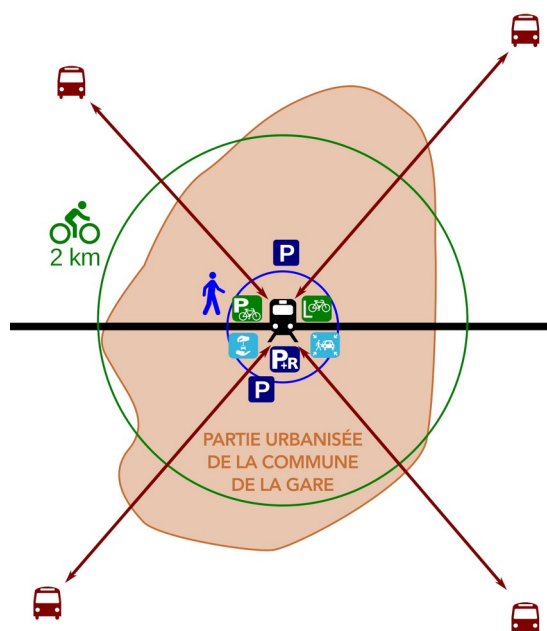
- Des lignes de RER cadencées à la demi-heure de 5h à minuit pour la desserte de l'agglomération en desservant toutes les gares. De premières avancées semblent possibles dès 2025 sur une plage 5h-22h permettant de prendre le premier TGV pour Paris à 6h24 et de rentrer chez soi après le TGV arrivant de Paris à 21h36
- Des lignes de TER cadencées à l'heure de 5h à 22h ne s'arrêtant pas dans toutes les gares de l'agglomération (à ce stade, l'extension jusqu'à minuit n'apparaît pas possible d'ici 2029 compte tenu des contraintes d'entretien et de travaux nocturnes)
- Des rames dédiées RER et TER autant que possible, même si cela ne peut pas toujours être le cas sur les lignes les plus contraintes (voies uniques) où les mêmes rames devront souvent continuer à assurer les dessertes régionales (TER) et d'agglomération (RER)
- Un nœud de correspondances RER toutes les demi-heures à Matabiau pour pouvoir se déplacer facilement dans l'agglomération toulousaine et permettre un accès efficace aux TER et aux trains grandes lignes (TGV, Intercités, trains de nuit)

La structuration des nœuds de correspondance
Exemple de rendez-vous autour de la minute 30



b) Une offre multimodale globale

- Une tarification intégrée simple et attractive pour permettre l'utilisation de l'ensemble des modes de déplacement par tous les usagers (occasionnels et abonnés, dans et hors de Tisséo). Plusieurs modèles existent en France et en Europe et sont donc possibles. La mise en place d'un tel système semble souhaitable et réalisable dès 2025.
- Une réorganisation des réseaux de bus Tisséo et LiO (Région) pour les rabattre vers les gares et coordonner leurs horaires avec les RER. Une première réorganisation pourrait être réalisée dès 2025, puis une seconde en 2029. Il est proposé d'harmoniser les calendriers des



évolutions des réseaux ferroviaires et de bus en se calant sur celui du ferroviaire. En effet, le ferroviaire fonctionne au niveau européen en « Services annuels » qui se mettent en place partout en même temps à la mi-décembre de l'année précédente.

- **Un système « Train+vélo » performant en s'inspirant des Pays-Bas**, pour utiliser au maximum leur synergie tout en proposant un système global offrant une alternative à l'emport des vélos dans les trains qui n'est pas possible pour tout le monde, notamment aux heures de pointe. Cela doit passer par :

- **Un calendrier clair des réalisations des aménagements cyclables**, notamment du Réseau Express Vélo, pour une desserte sécurisée et confortable de toutes les gares



- **Des stationnements vélos sécurisés de grandes capacités** (d'un minimum 100 places jusqu'à plusieurs milliers pour les gares majeures) en prenant en compte les nouveaux usages (vélos électriques et cargos)

- **Des vélos en location dans l'ensemble des gares**, si possible à travers un système unique comme au Pays-Bas ou seulement deux (déploiement ambitieux sur Toulouse Métropole dans le cadre de la nouvelle concession de Vélo-Toulouse et système unique pour le reste)



- **Des aménagements des gares qui permettent de garer son vélo et d'arriver sur son quai en moins de 4 minutes** (norme au Pays-Bas)

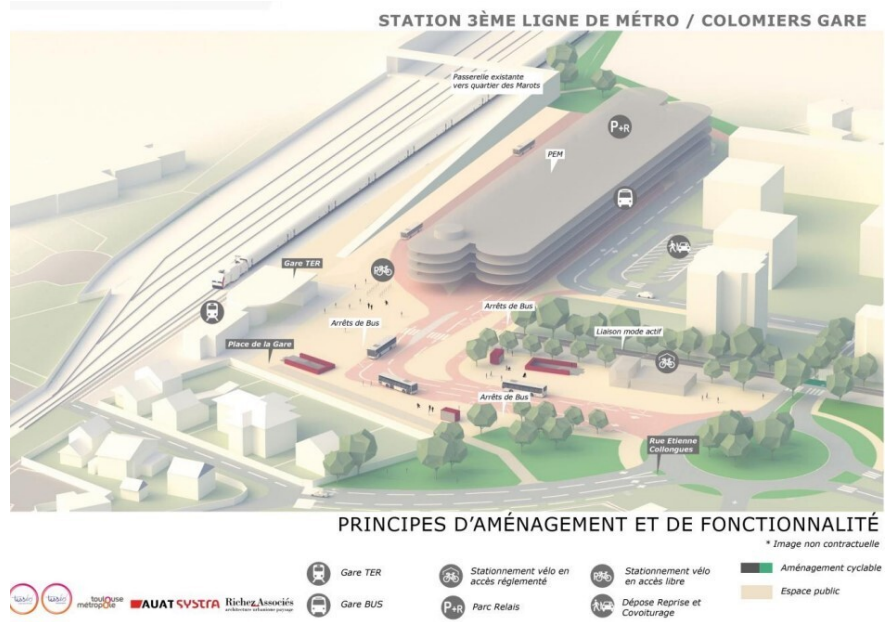
- **Un développement des services vélo dans la majeure partie des gares**, en démultipliant l'initiative de la Station V à Labège.



- **Un développement du covoiturage et de l'autopartage** dans toutes les gares du périmètre du RER.

c) Un Plan Gares pour irriguer l'agglomération

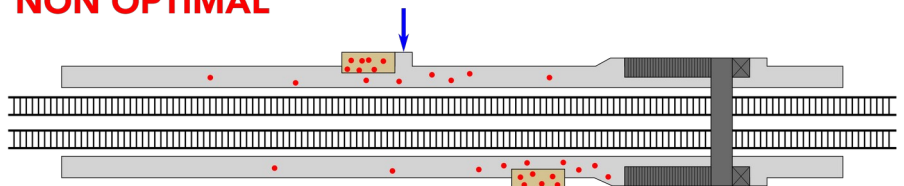
- **Un projet plus ambitieux pour Matabiau** en allant plus loin que les améliorations déjà en cours ou envisagées. En effet, l'offre ferroviaire cadencée intégrée dans une offre multimodale globale proposée, en particulier la mise en place d'un nœud de correspondances RER, pourraient générer une augmentation de la fréquentation plus importante que celle prévue et donc de nouvelles contraintes. Côté ferroviaire, l'organisation en 3 blocs et l'offre cadencée doivent permettre que les trains de chaque ligne arrivent et partent toujours du même quai.
- **Des pôles d'échanges majeurs RER/métro/bus/vélo à la hauteur des enjeux** (Arènes, Colomiers, Saint-Agne, Labège La Cadène, La Vache) pour permettre :
 - des liaisons métro/trains efficaces,
 - des aménagements optimisés pour l'accessibilité en bus, en vélo et à pied,
 - des parkings voitures réduits au minimum pour inciter à venir autrement,
 - des quartiers de gares valorisés (espaces et équipements publics, activités économiques, logements).



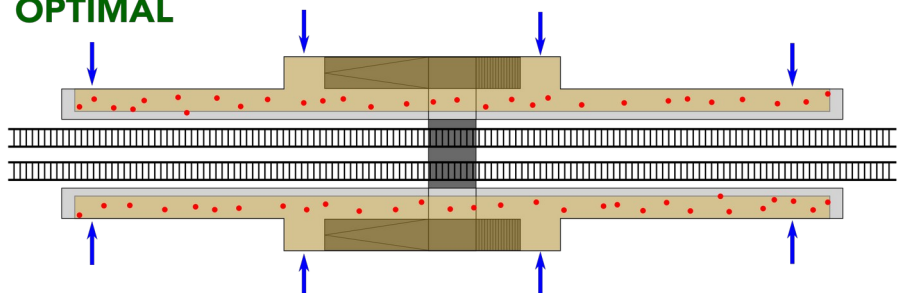
- **Une amélioration de toutes les gares existantes** pour améliorer leur accessibilité, leur confort, mais aussi pour optimiser l'exploitation ferroviaire. Par exemple, la couverture de tous les quais est non seulement un plus pour les usagers, mais elle permet aussi une meilleure répartition de ceux-ci réduisant ainsi le temps d'arrêt nécessaire. Autre exemple, il existe souvent un seul accès.

Principes d'aménagement d'une petite gare selon l'Union des Transports Public suisse

NON OPTIMAL



OPTIMAL



- **La création de nouvelles gares pour mieux irriguer l'agglomération** autour de centralités existantes ou potentielles, à l'image de ce qui a été fait en 2003 entre Colomiers et les Arènes, notamment avec les gares de Saint-Martin-du-Touch et des Ramassiers.
 - La création de nouvelles gares pourrait améliorer la desserte des habitants, des emplois, mais aussi des zones à urbaniser comme l'a montré le travail de Rallumons l'Etoile sur son projet d'Atlas des gares.
 - Néanmoins, compte tenu de la complexité technique et de la durée des travaux pour la création de nouvelles gares, seule la création de gares « simples » semble pouvoir être envisagées dans cette première phase en plus de celles déjà prévues (AFNT, Labège La Cadène).
 - C'est pourquoi il est essentiel qu'une première analyse soit réalisée très rapidement dans le cadre des études sur le RER pour alimenter les réflexions sur ce point dans le cadre de la négociation sur le volet mobilités du CPER 2023-2027.

C - TROIS LEVIERS POUR UNE PREMIÈRE PHASE

1. Exploitation : cadencer afin d'améliorer l'offre pour un coût limité

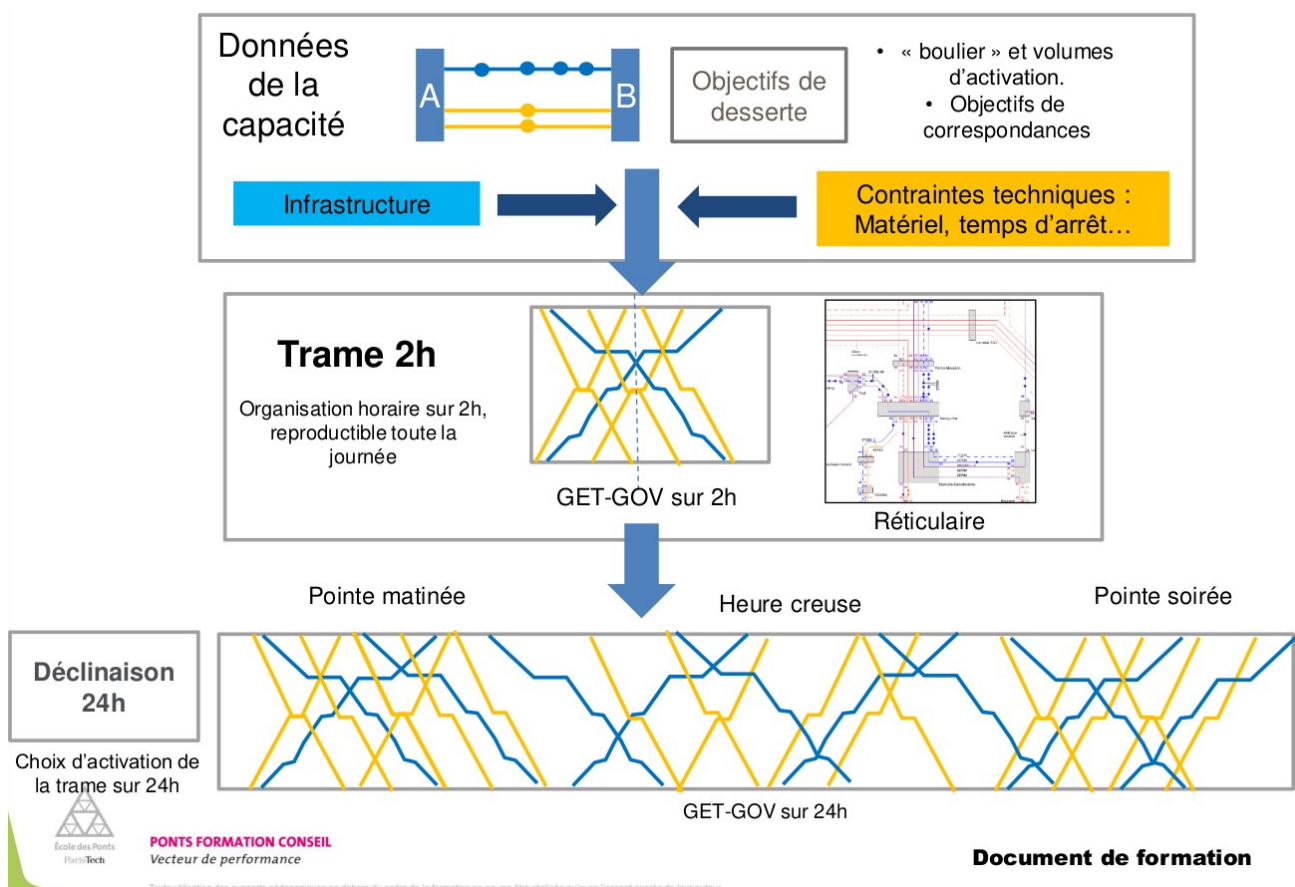
a) L'essentiel :

Il est possible d'améliorer significativement l'offre actuelle en mettant en place un cadencement systématique sur la base de lignes de RER cadencées à la demi-heure de 5h à minuit et de lignes TER cadencées à l'heure de 5h à 22h. En effet, cela correspond grosso modo aux capacités actuelles de l'étoile ferroviaire, comme le montre la trame horaire de référence pour 2025. Des améliorations semblent donc possibles en optimisant l'existant avec une exploitation à coût marginal.

b) La théorie : trame horaire et exploitation à coût marginal

Le premier élément à avoir en tête est que le plan de transport (l'offre et sa mise en œuvre) est construit sur la base d'une trame de 2h. Celle-ci prévoit un certain nombre de sillons réservés aux différents types de trains (grandes lignes, TER, fret).

Néanmoins, le plan de transport n'utilise pas forcément tous ces sillons toute la journée, loin de là. Si, en général, une grande partie des sillons sont utilisés à l'heure de pointe, ce n'est pas le cas aux heures creuses et le week-end.



Et, si cette trame permet un cadencement, celui-ci n'est pas toujours prévu pour être optimisé. En effet, la trame a souvent été pensée pour une offre concentrée et dimensionnée sur les

pointes du matin et du soir. Or, quand cette trame est construite dès le départ avec une offre réduite aux heures creuses, les sillons n'ont pas forcément été conçus pour faire circuler au maximum les rames. L'analyse de la trame horaire et de l'offre de transport mise en place fait ainsi souvent apparaître des temps de stationnement très longs (de l'ordre de 20 mn à plusieurs heures). Dans un système optimisé, le stationnement aux terminus devrait être de 10 mn, le temps de réaliser les procédures pour repartir dans l'autre sens.

Le deuxième élément à avoir en tête est le modèle d'exploitation à coût marginal. Le ferroviaire a des coûts fixes très importants (les rames et le réseau) et des frais variables qui dépendent du nombre de circulations des rames. L'offre en France étant souvent concentrée aux heures de pointe (les rames circulent deux fois moins qu'en Allemagne par exemple), les coûts par train sont souvent très importants car les coûts fixes sont répartis sur moins de trains. Une offre cadencée optimisée devrait donc normalement se traduire par des coûts supplémentaires réduits qui devraient être en grande partie compensés par des recettes supplémentaires générées par une offre plus lisible et attractive.

Ce modèle, utilisé partout ailleurs, est préconisé par le bureau d'études Trans-Missions dans son étude « Quel modèle économique pour les TER ? » réalisée en 2018 pour Régions de France⁵. Ainsi, les scénarios 4 et 5 pour les « lignes périurbaines » avec des augmentations de 20 % et 56 % de l'offre prévoient une stabilité de la contribution régionale par un meilleur taux de couverture, grâce à une amélioration de la productivité et à des recettes supplémentaires.

Lignes périurbaines

Scénario, levier	Objectif de l'AOT	Evolution de l'offre	Evolution des charges	Evolution des recettes directes	Evolution de la contribution régionale	Taux de couverture initial	Taux de couverture nouveau
Scénario 1 - Transfert sur route	Réduction du coût	-40% <i>(offre transférée sur car)</i>	-18%	-12%	-19%	24%	26%
Scénario 2 - productivité SNCF	Réduction du coût	-10%	-8%	4%	-12%	24%	27%
Scénario 3 - Appel d'offres	Réduction du coût	-	-15%	0%	-20%	24%	28%
Scénario 4 - productivité SNCF	Favoriser usage TER	20%	7%	28%	1%	24%	29%
Scénario 5 - Appel d'offres	Favoriser usage TER	56%	10%	32%	3%	24%	29%

Tableau 8 : Résultats des cinq scénarios – impacts sur la contribution régionale et sur le taux de couverture des charges par les recettes directes - Lignes périurbaines

5 www.trans-missions.eu/wp-content/uploads/2019/11/201810-Etude-Quel_modele_economique_pour_le_TER.pdf

c) L'état des lieux : une offre réduite car des rames qui circulent peu

L'analyse des grilles horaires actuelles par rapport aux sillons théoriques fait apparaître plusieurs constats :

- la trame est clairement organisée pour maximiser les circulations aux heures de pointe, et non pour permettre un cadencement toute la journée de missions optimisées
 - beaucoup de sillons sont peu activés hors heures de pointe, et souvent pas en totalité,
 - les temps de stationnement avant de repartir peuvent être très importants
 - pour certaines destinations, il existe parfois plusieurs sillons, rarement activés en même temps, qui limitent par conséquent les sillons disponibles pour des dessertes de proximité
 - beaucoup de rames partent à 5/6h de Toulouse pour revenir entre 7 et 9h, et inversement le soir
 - après 21h, il n'y a quasiment plus aucune circulation
- des « plages de surveillance » qui compromettent le cadencement : ce sont des plages réservées en pleine journée à la surveillance et à la petite maintenance du réseau, durant lesquelles les circulations sont interdites. Il en existe à différents moments de la semaine sur toutes les branches de l'étoile ferroviaire.

Exemples des sillons Toulouse-Muret et Toulouse-Boussens en semaine (en vert les sillons réellement utilisés) :

- Sillon Muret-Toulouse
activé 4 fois
sur 17 vers
Toulouse, 6
fois sur 17
depuis
Toulouse

Utilisation du sillon TER Toulouse-Muret

Muret	N	O	N	N	N	N	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N
Matabiau (mn arrivée)	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
Heure	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	
Matabiau (mn départ)	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	
Muret	N	O	O	N	O	N	O	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	

Utilisation du sillon TER Toulouse-Boussens

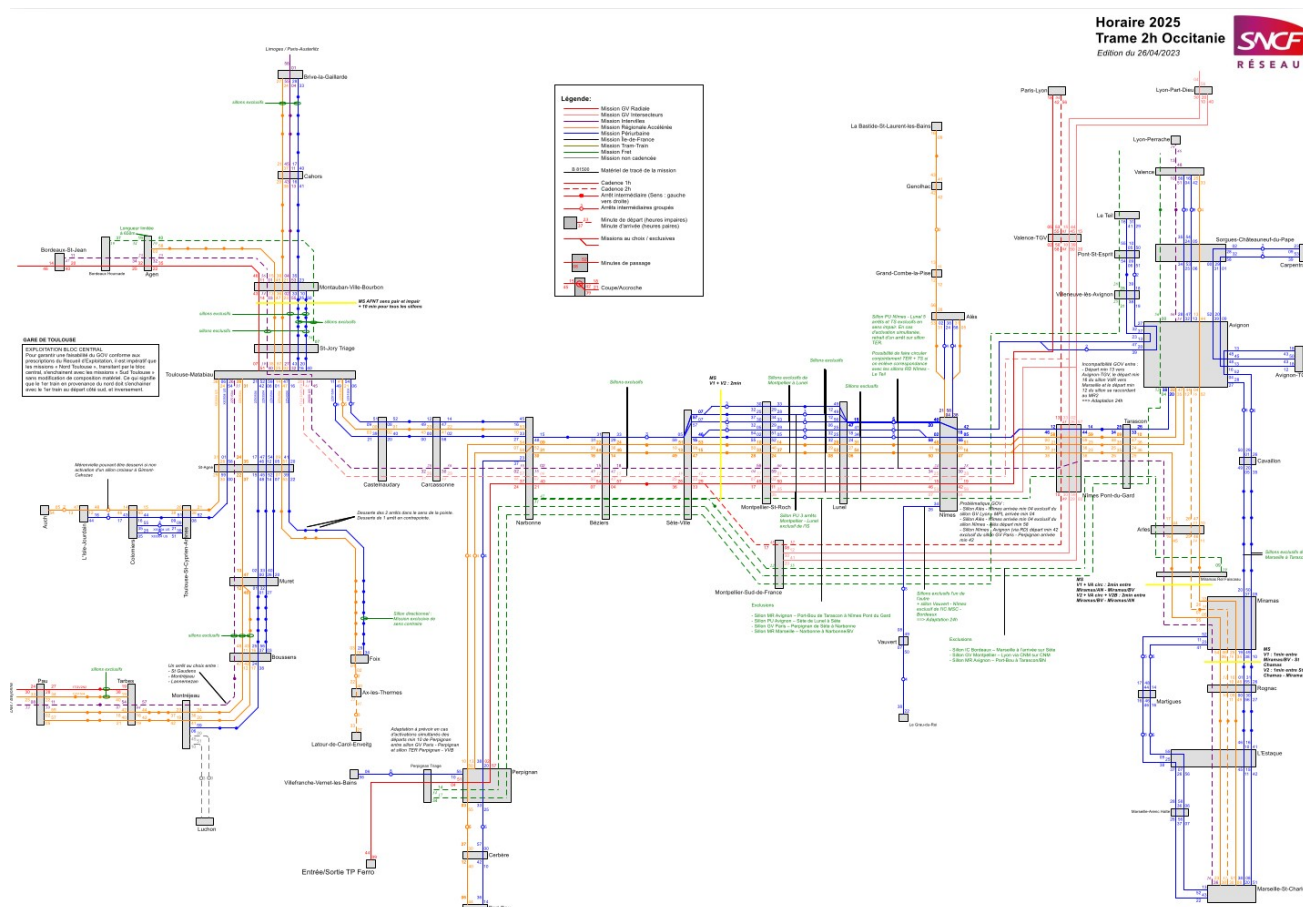
Missions	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	
Boussens	N	O	O	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	
Muret	N	O	O	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	
Matabiau (mn arrivée)	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	
Heure	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	
Matabiau (mn départ)	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	
Muret	O	N	O	N	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	N	N	N	
Boussens	O	N	O	N	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	N	N	N	
Missions	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	

- Sillon
Toulouse-Boussens
activé 2 fois
vers
Toulouse et 7 fois depuis Toulouse

d) La proposition : imaginer une offre cadencée à partir de la trame horaire 2025

Rallumons l'Étoile a déjà connaissance de la trame horaire pour le Service Annuel 2025 en Occitanie, sauf pour la branche Est.

Sur cette base, il est possible d'identifier des propositions d'offres cadencées en 2025 soit qui s'inscrivent strictement dans cette trame (ex : Ouest), soit qui semblent possibles par de petites évolutions de cette trame.



e) Les implications : évolution de la maintenance et discussion sur les coûts

Cadencer toute la journée sur large plage horaire (de 5h à 22h en 2025, de 5h à minuit en 2029) a trois conséquences :

- **Il faut revoir l'organisation de la maintenance des rames et des voies** pour qu'elle puisse être réalisée, pour l'essentiel, la nuit et le week-end (voir levier 2)
- **Un travail fin sur la gestion des situations perturbées est nécessaire** pour fiabiliser l'offre.
- **La mise en place d'une offre cadencée doit s'inscrire dans une approche d'exploitation à coût marginal** à commencer par une comparaison documentée des coûts et bénéfices avant et après (voir levier 3)

2. Investissements : prioriser ce qui permet d'optimiser l'existant

a) L'essentiel :

Pour optimiser l'utilisation de l'existant, il faut activer en priorité des leviers peu « sexys », mais essentiels et largement utilisés ailleurs :

- effectuer les travaux et la maintenance des rames et du réseau au maximum la nuit et le week-end,
- régénérer le réseau pour utiliser ses capacités au maximum, limiter les points de fragilité et faciliter la maintenance,
- augmenter les capacités de maintenance et de stationnement des rames hors de Matabiau,
- réaliser des opérations de modernisation et de développement pour augmenter la capacité du système en levant certains goulets d'étranglement.
- adapter le matériel roulant à la desserte urbaine.

A contrario, d'autres projets de développement pourraient être mis en stand by. En effet, ils pourraient être utiles pour viser un RER cadencé tous les 15 mn à l'horizon 2040. Mais les décisions et la mise en œuvre peuvent attendre la poursuite des études et un projet partagé sur la deuxième phase après 2029 avant d'être intégrés dans la programmation pluriannuelle après ce CPER.

b) Les travaux et la maintenance des rames et des voies

Les « plages de surveillance » du réseau devraient être décalées la nuit et le week-end. Celles-ci se traduisent en effet par des coupures de circulation en pleine journée sur les différentes branches, ce qui empêchent un bon cadencement. Dans un premier temps, elles pourraient être proscrites en semaine entre 5h et 22h jusqu'au 1^{er} terminus existants sur les différentes branches. Puis ensuite être limitées en semaine entre minuit et 5h jusqu'aux terminus du réseau RER.

L'organisation de la maintenance des rames pourrait aussi être plus concentrée la nuit et le week-end, alors qu'elle est réalisée aujourd'hui majoritairement en semaine.

Ces évolutions, bénéfiques pour un meilleur service pour les usagers, nécessitent bien sûr un volet social. Cela veut dire, en effet, que les salariés doivent être en nombre suffisant et que le travail plus important la nuit et le week-end doit faire l'objet de compensations.

c) Régénérer le réseau

La régénération du réseau (voie, ballast, équipements de sécurité, aiguillages, alimentation électrique) doit être prioritaire pour utiliser le réseau au maximum de ses capacités, conformément aux préconisations des différents audits du réseau réalisé par l'École Polytechnique de Lausanne.

Or, même si des investissements supplémentaires ont permis de limiter le vieillissement, le réseau principal et, encore plus, le réseau secondaire sont loin de pouvoir être utilisés aux maximum de leur capacité, ce qui entraîne des limitations de vitesse, des retards fréquents, une maintenance complexe et, régulièrement, la réalisation de travaux d'urgence pour parer au plus pressé.

Cette régénération doit être réalisée à la fois sur le périmètre du RER, mais bien sûr aussi au-delà. En effet, si les travaux sur le premier seront naturellement bénéfiques pour le RER, les travaux au-delà le seront aussi car ils contribueront à fiabiliser la circulation des TER sur le cœur du réseau. Et inversement pour les TER.

Propriétaire du réseau, l'État devrait donner les moyens à SNCF Réseau de financer cette régénération sans mettre en place des péages prohibitifs pour les différents trains circulants.

d) Augmenter la maintenance et le stationnement des rames hors de Matabiau

Aujourd'hui, l'essentiel de la maintenance des rames est faite à Matabiau et en grande partie en journée. Non seulement, cela limite l'utilisation des rames pour offrir un cadencement en journée sur une large plage horaire, mais cela contribue à la saturation de Matabiau.

Il est donc proposé de réfléchir à l'augmentation des capacités en utilisant les emprises ferroviaires importantes existantes dans certaines gares (ex : Colomiers, Montauban, Carbonne, Saint-Sulpice, Castelnau-d'Aud, etc.) pour l'organisation :

- d'un premier niveau de maintenance pour désengorger le centre de maintenance de Matabiau,
- de stationnement sécurisé de certaines rames pour permettre de premiers trains plus tôt le matin (arrivées à Matabiau avant le départ du 1^{er} TGV pour Paris à 6h24) et plus tard le soir (départs de Matabiau après les arrivées des TGV de Paris de 21h36 et de 23h36).

e) Réaliser quelques opérations de modernisation et de développement

L'objectif est d'augmenter la capacité du système en levant certains goulets d'étranglement. Plusieurs projets sont aujourd'hui déjà lancés ou à l'étude, mais sans forcément de calendrier et de financements adaptés.

Quatre projets majeurs doivent être accélérés :

- **La banalisation des voies** pour permettre d'utiliser les voies dans les deux sens, ce qui augmentera la capacité du réseau, en particulier dans le cadre de l'organisation d'un nœud de correspondance à Matabiau, et permettra l'organisation de travaux sans couper totalement la circulation,
- **La commande centralisée du réseau** pour permettre une gestion optimale d'un maximum d'aiguillages depuis Matabiau,
- **L'équipement des voies et des rames en ERTMS**, système de signalisation permettant de faire circuler plus de trains de manière plus fiable sur le réseau.

- **Une première phase des Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain** pour identifier les capacités utilisables en 2029, avant la fin des travaux envisagée en 2034. Par exemple, la date de réalisation du saut-de-mouton prévu au Nord de Matabiau dans la DUP aura un impact important sur le nombre de RER qui pourront être diamétralisés.

D'autres opérations plus ponctuelles peuvent permettre des améliorations ciblées :

- **La création de nouveaux terminus, plus proches de Matabiau comme à Baziège ou Carbone**, pour limiter la coexistence entre des RER plus lents, s'arrêtant fréquemment, et des trains plus rapides (grandes lignes, TER à vocation régionale avec peu d'arrêts dans l'agglomération toulousaine,
- **L'aménagement de nouvelles gares de croisement** pour augmenter la capacité et la gestion des situations perturbées sur les lignes à voies uniques,
- **L'ajout de nouvelles voies ponctuellement** pour mettre certaines sections à deux ou trois voies.

f) Adapter le matériel roulant à la desserte urbaine

D'une part, une partie du parc actuel pourrait être adapté pour faciliter des montées/descentes plus rapides et confortables (ex : suppressions des toilettes qui représentent des goulets d'étranglement dans les trains), ou améliorer l'information des voyageurs (ex : écrans dynamiques avec les correspondances trains/métros/bus dans la prochaine gare).

D'autre part, pourrait être envisagée la commande de nouvelles rames spécialisées dans la desserte urbaine (capacités d'accélération et de freinage plus importantes, portes plus nombreuses et plus larges, etc.).

3. Financements : chacun doit prendre sa part

a) L'essentiel

La mise en place d'une première phase pragmatique du RER toulousain nécessite que les différents acteurs prennent leur part en fonction de leurs responsabilités et de leurs moyens.

b) Sortir de la boîte noire et des incertitudes

Le système ferroviaire est certes complexe techniquement, mais il l'est encore plus d'un point de vue financier tant les coûts, les participations des différents acteurs et leurs répartitions peuvent sembler relever d'une véritable boîte noire.

A titre d'exemple, la nouvelle convention TER adoptée par la Région Occitanie comprend 49 annonces avec 4 niveaux de confidentialités :

Niveaux de confidentialité	Nombre d'annexes
Non confidentiel (N.C.) : aucune restriction n'est appliquée aux données non confidentielles qui font l'objet d'une libre réutilisation par la Région, sans nécessité d'accord préalable de SNCF Voyageurs ni signature d'engagement individuel de confidentialité.	19
Niveau 1 : réutilisation restreinte à la Région.	19
Niveau 2 : communication possible aux tiers sous réserve d'accord préalable de SNCF Voyageurs et de la conclusion d'un engagement individuel de confidentialité signé par le tiers et ses préposés. Le tiers ne peut pas réutiliser la donnée pour un autre objet ni un autre bénéficiaire que ceux visés à l'engagement individuel de confidentialité.	6
Niveau 3 : communication possible aux tiers sous réserve d'information préalable de SNCF Voyageurs qui peut apporter une expertise complémentaire, et sous réserve de mention écrite par la Région de l'interdiction de toute réutilisation de la donnée par un autre destinataire. Le tiers ne peut pas communiquer la donnée.	5

A cela s'ajoute un certain nombre d'incertitudes sur les crédits de l'État et les moyens disponibles par les différents acteurs, en particulier :

- SNCF Réseau ne peut financer correctement l'entretien du réseau, ce qui l'oblige à retarder les travaux nécessaires et à mettre en place des péages prohibitifs,
- les Régions qui n'ont pas de ressources propres pour financer leurs politiques.

Comment aboutir à un projet partagé sans un effort important de transparence et de clarification sur la base de propositions concrètes ?

La proposition de loi adoptée le 16 juin 2023 par l'Assemblée fixe un cadre dans son article 1 :
« Le statut de service express régional métropolitain est délivré par arrêté du ministre chargé des transports sur la base d'une proposition conjointe de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité concernées. Cette proposition comprend une estimation des coûts d'investissements dans les infrastructures de transport et le matériel roulant et des futurs coûts d'exploitation associés, ainsi qu'une présentation des modalités de financement envisagées pour couvrir les dépenses correspondantes. »

c) Proposition de clé de répartition

3 autorités organisatrices se partagent les responsabilités :

- **La Région et Tisséo doivent porter conjointement le RER toulousain**, car il apporte une offre performante et complémentaire :
 - des TER qui assurent une desserte régionale
 - du métro qui dessert le cœur de l'agglomération toulousaine.
- **L'État** qui est autorité organisatrice pour les trains grandes lignes et le fret, et qui est aussi le propriétaire du réseau, via SNCF Réseau.

Ainsi, en s'inspirant des feuilles de route des RER de Bordeaux et de Strasbourg, **il est proposé le tableau ci-dessous pour illustrer une répartition possible des participations des différents acteurs.**

Charges		État	SNCF	Région	CD31	Tisséo	TM
Exploitation Coûts nets supplémentaires par rapport à l'offre actuelle (dépenses – recettes voyageurs)				1/2		1/2	
Investissements	Régénération du réseau	100 %					
	Modernisation et développement du réseau (hors AFNT)	1/3		1/3		1/3	
	Plan Gares (hors Matabiau)			1/3	1/3	1/3	
	Achat de matériel roulant			1/2		1/2	
	Système Train+Vélo			1/3	1/3	1/3	
	Études ferroviaires et urbaines	1/3		1/3		1/3	

D – DES SCÉNARIOS POUR CONTRIBUER AU DÉBAT

1. L'essentiel des 3 scénarios

Étapes	Scénarios	Cibles principales
Première étape « ZFE » début 2025 pour offrir de nouvelles solutions concrètes aux personnes et aux entreprises impactées par la Zone à Faibles Émissions, dont l'extension pourrait être décalée d'un an	Scénario 2025	• <u>Offre ferroviaire cadencée</u> ◦ Un meilleur cadencement ferroviaire en s'appuyant sur la trame horaire déjà prévue pour le Service Annuel 2025 ◦ Nœud de correspondances toutes les heures à Matabiau • <u>Offre multimodale globale</u> ◦ Tarification intégrée ◦ 1^{ère} réorganisation des bus Tisséo et LiO ◦ Expérimentations sur le système Train+Vélo
Deuxième étape début 2029 conjointement avec la mise en service de la 3^{ème} ligne du métro et de premières réalisations dans le cadre des Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT)	Scénario 2029	• <u>Offre ferroviaire cadencée</u> ◦ RER toutes les 30' de 5h à minuit / TER toutes les heures ◦ Nœud de correspondances RER toutes les 30' à Matabiau • <u>Offre multimodale globale</u> ◦ Nouvelle réorganisation des bus Tisséo et LiO ◦ Système Train+Vélo performant à l'échelle du périmètre du RER ◦ Autopartage et covoiturage organisé dans toutes les gares • <u>Plan Gares</u> ◦ Amélioration des gares existantes ◦ Quelques nouvelles gares
	Scénario 2029+	<u>Projet plus ambitieux</u>, notamment en terme de : • création de nouvelles gares • réalisation du Réseau Express Vélo

2. Scénario 2025

a) Offre ferroviaire cadencée

Le « laboratoire » de la Branche Ouest	• Ligne Colomiers/Arènes cadencée à la demi-heure de 5h à 22h (si possible dès 2024) • Ligne Auch/Matabiau cadencée à l'heure de 5h à 22h • Ligne L'Isle-Jourdain/Arènes cadencée à l'heure de 5h à 22h
Branches Sud-Ouest	• Ligne Toulouse-Muret cadencée à la demi-heure de 5h à 22h • Ligne Toulouse-Montréjeau cadencée à l'heure de 5h à 22h • Ligne Toulouse-Tarbes cadencée à toutes les 2 heures de 5h à 22h (alternance avec intercitys Toulouse-Bayonne) • Ligne Toulouse-Foix cadencée à l'heure de 5h à 22h s'arrêtant systématiquement dans toutes les gares • Ligne non omnibus Toulouse-Ax cadencée toutes les 3 heures de 5h à 22h • Ligne non omnibus Toulouse-Latour cadencée toutes les 3 heures de 5h à 22h
Transversale Nord/Sud-Est	• Ligne omnibus Montauban-Castelnaudary cadencée à l'heure de 5h à 22h • Ligne omnibus Montauban/Toulouse cadencée à l'heure de 5h à 22h • Maintien de l'offre à vocation régionale vers Agen, Cahors/Brive, Narbonne/Perpignan
Branche Est	• Création d'une offre Saint-Sulpice/Matabiau omnibus cadencée à l'heure de 5h à 22h, soit par une nouvelle ligne dédiée, soit par l'évolution des lignes existantes • Maintien de l'offre à vocation régionale vers Castres, Albi, Rodez et Figeac
Matabiau	• Nœud de correspondances toutes les heures

b) Offre multimodale globale

- **Création d'une tarification multimodale intégrée** (plusieurs systèmes possibles) pour :
 - les abonnés et les occasionnels
 - intérieur/extérieur de Tisséo
- **Un système d'information et de billettique unifié** avec, à défaut d'un outil unique, la possibilité d'avoir toutes les informations et d'acheter tous les billets sur les applications de LiO (Région), de Tisséo et de la SNCF.
- **1^{ère} réorganisation des réseaux de bus Tisséo et LiO (Région)** à la mi-décembre 2024 en même temps que la mise en place de la nouvelle offre ferroviaire (service annuel 2025)
 - rabattement vers les gares en coordonnant les horaires avec ceux des trains
 - cadencement sur une base horaire (offre minimale cadencement à l'heure toute la journée, même sur les plus petites lignes)
 - mise en place de lignes partagées Tisséo/LiO pour offrir un meilleur service dans les communes aux limites du périmètre de Tisséo (dedans et dehors)
- **Réseau Express Vélo et autres pistes cyclables : étape 2025 à définir**, en incluant des aménagements définitifs et provisoires, pour assurer une desserte sécurisée de toutes les gares
- **Expérimentations stationnements et services vélos dans certaines gares**
 - Ouest : Arènes, Ramassiers, Colomiers
 - Nord : Lacourtenourt, Castelnau d'Estrétefonds
 - Sud-Est : Montaudran, Labège Innopole (développement de la « Station V » existante), Escalquens
 - Sud-Ouest : Saint-Agne, Portet, Muret
 - Est : Gragnague, Montastruc, Saint-Sulpice
- **Expérimentations autopartage et covoiturage** dans certaines gares

c) Plan Gares

- **Premières adaptations de Matabiau** qui doit être capable de faire face à l'augmentation de la fréquentation qui sera générée par un nœud de correspondances RER toutes les heures en 2025

3. Scénario 2029

a) Offre ferroviaire cadencée

Le « laboratoire » de la Branche Ouest	• Ligne Colomiers/Arènes cadencée à la demi-heure de 5h à minuit • Ligne Auch/Matabiau cadencée à l'heure de 5h à 22h • Ligne L'Isle-Jourdain/Arènes cadencée à l'heure de 5h à minuit
Branches Sud-Ouest	• Ligne Toulouse-Carbonne cadencée à la demi-heure de 5h à minuit • Ligne Toulouse-Montréjeau cadencée à l'heure de 5h à 22 • Ligne Toulouse-Tarbes cadencée toutes les 2 heures de 5h à 22h (alternance avec intercitys Toulouse-Bayonne) • Ligne Toulouse-Foix cadencée à l'heure de 5h à minuit s'arrêtant systématiquement dans toutes les gares • Ligne non omnibus Toulouse-Ax cadencée toutes les 3 heures de 5h à 22h • Ligne non omnibus Toulouse-Latour cadencée toutes les 3 heures de 5h à 22h
Transversale Nord/Sud-Est	• Ligne omnibus Montauban-Bazège cadencée à la demi-heure de 5h à minuit • Lignes à vocation régionale cadencées à l'heure vers Agen, Cahors/Brive, Narbonne/Perpignan
Branche Est	• Création d'une offre Saint-Sulpice/Matabiau omnibus cadencée à la demi-heure de 5h à minuit, soit par une nouvelle ligne dédiée, soit par l'évolution des lignes existantes • Maintien de l'offre à vocation régionale vers Castres, Albi, Rodez et Figeac
Matabiau	• Nœud de correspondances toutes les demi-heures

b) Offre multimodale globale

- **Tarification multimodale intégrée bien en place**
- **Un système d'information et de billettique unifié**
- **2^{ème} réorganisation des réseaux de bus Tisséo et LiO (Région)** à la mi-décembre 2028 en même temps que l'inauguration de la 3^{ème} ligne de métro et la mise en place de la nouvelle offre ferroviaire (service annuel 2029)
- **Réseau Express Vélo et autres pistes cyclables : étape 2029 à définir** pour assurer une desserte sécurisée et confortable de toutes les gares
- **Mise en place de stationnements et services vélos dans toutes les gares**, de préférence avec un seul système sur tout le périmètre
- **Généralisation des système d'autopartage et de covoiturage** dans toutes les gares

c) Plan Gares

- **Nouvelles adaptations de Matabiau** qui doit être capable de faire face à l'augmentation de la fréquentation qui sera générée par un nœud de correspondances RER toutes les demi-heures en 2029
- **Aménagements ambitieux des pôles d'échanges majeurs RER/métro/bus/vélo**
 - Arènes
 - Colomiers (3^{ème} ligne de métro)
 - La Vache (AFNT)
 - Labège La Cadène (3^{ème} ligne de métro)
- **Amélioration de toutes les gares existantes** (accès, accessibilité, couverture des quais, stationnement et services vélo, stations de bus, etc.),
 - création de terminus partiels à Castelnau-d'Estrétefonds, Baziège et Carbonne
 - maintien des gares de Labège Innopole et de Labège Village dont la fermeture était prévue au moment de la création de celle de Labège La Cadène
- **Création de nouvelles gares** (en plus de La Vache et de Labège La Cadène citées au-dessus) :
 - Nord : Fenouillet (AFNT), Lacourtenourt (par déplacement de l'existante, AFNT), Lalande-Eglise (AFNT), Lespinasse (déjà étudiée)

4. Scénario 2029+

a) Offre ferroviaire cadencée

Le « laboratoire » de la Branche Ouest	• Ligne Colomiers/Arènes cadencée au quart d'heure de 5h à minuit par l'achèvement de la mise à 2 voies de la section (ce qui jouera aussi sur l'amélioration de l'exploitation pour les autres trains) • Ligne Auch/Matabiau cadencée à l'heure de 5h à 22h • Ligne L'Isle-Jourdain/Arènes cadencée à l'heure de 5h à minuit
Branches Sud-Ouest	• Ligne Toulouse-Carbone cadencée à la demi-heure de 5h à minuit • Ligne Toulouse-Montréjeau cadencée à l'heure de 5h à 22h • Ligne Toulouse-Tarbes cadencée toutes les 2 heures de 5h à 22h (alternance avec intercitys Toulouse-Bayonne) • Ligne Toulouse-Foix cadencée à la demi-heure de 5h à minuit grâce à la création de nouvelles gares de croisement • Ligne non omnibus Toulouse-Ax cadencée toutes les 3 heures de 5h à 22h • Ligne non omnibus Toulouse-Latour cadencée toutes les 3 heures de 5h à 22h
Transversale Nord/Sud-Est	• Offre RER diamétralisée toutes les 15 mn avec la création du terminus de Castelnau et du saut-de-mouton prévus dans la DUP des AFNT • Lignes à vocation régionale cadencées à l'heure vers Agen, Cahors/Brive, Narbonne/Perpignan
Branche Est	• Ligne Saint-Sulpice/Matabiau omnibus cadencée à la demi-heure de 5h à minuit • Ligne Toulouse-Castres cadencée à l'heure de 5h à 22h • Ligne Toulouse-Albi-Rodez cadencée à l'heure de 5h à 22h • Ligne Toulouse-Figeac cadencée à l'heure de 5h à 22h
Matabiau	• Nœud de correspondances toutes les demi-heures

b) Offre multimodale globale

- Toutes les mesures du scénario 2029
- Réalisation de l'ensemble du Réseau Express Vélo d'ici décembre 2028

c) Plan Gares

- Toutes les mesures du scénario 2029
- Création de nouvelles gares
 - Ouest : Pibrac Chauge, L'Isle-Jourdain Choulon
 - Nord : Eurocentre (à anticiper dans AFNT)
 - Sud-Est : Malepère (déjà étudiée), Labège Madron (connexion ligne B), Rivel
 - Sud-Ouest : Cancéropôle, Portet centre commercial, Roques, Muret Nord, Muret Portes des Pyrénées, Pinsaguel, Labarthe-sur-Lèze
 - Est : L'Union-Saint-Jean (différente de la gare de Gramont connectée au métro A qui ne pourra être créée que dans une 2^{ème} phase après 2030), Rouffiac, Portes-du-Tarn

5. Réaliser une triple évaluation rapide de nos scénarios 2025 et 2029

a) Expertiser et partager pour avancer

Rallumons l'Étoile propose la réalisation d'une triple évaluation sommaire d'ici la fin juillet de ses scénarios 2025 et 2029 en mobilisant les équipes affectées aux études sur le RER à l'horizon 2040. En effet, il y a urgence à évaluer l'intérêt des propositions de Rallumons l'Étoile pour une première phase pragmatique du RER toulousain afin qu'elles puissent éventuellement être approfondies et nourrir les négociations sur le volet mobilités du CPER en vue d'un accord d'ici la fin 2023.

Les conclusions et les documents d'études seraient rendus entièrement publics afin de permettre à chacun d'en prendre connaissance.

b) Faisabilité technique positive

Dans cette évaluation de la faisabilité technique, il est proposé d'être dans une démarche positive de recherche de solutions : à quelles conditions les propositions sont-elles possibles ? Comment peuvent-elles être adaptées si nécessaire pour les rendre possibles ou meilleures ? En effet, les évaluations des propositions d'associations se limitent souvent à énumérer les problèmes identifiés par les différents acteurs pour conclure que rien n'est possible.

c) Évaluation financière

Beaucoup de discussions sur l'amélioration du service ferroviaire coïncident souvent sur les questions financières qui apparaissent souvent comme une « boîte noire ».

Pour une première évaluation financière partagée, il est proposé de comparer les coûts et les recettes de l'offre actuelle et de celle proposée en utilisant des modèles existants. Par exemple, celui développé par Trans-Missions dans le cadre de son étude de 2019 sur le modèle économique du TER pour Régions de France⁶ ou le modèle Coufer créé par le CEREMA⁷.

d) Effets potentiels

Pour réaliser une première évaluation des effets potentiels, il est proposé de réaliser une simulation avec le modèle Camino-T utilisé pour les études multimodales et de comparer les résultats par rapport aux scénarios déjà étudiés. Pour cela, un soin particulier sera porté sur la manière de modéliser les différentes propositions (par exemple : l'efficacité du système train+vélo, les effets d'une offre cadencée de 5h à minuit ou d'une tarification intégrée).

6 www.trans-missions.eu/wp-content/uploads/2019/11/201810-Etude-Quel_modele_economique_pour_le_TER.pdf

7 www.cerema.fr/fr/activites/mobilites/politiques-services-mobilite/ferroviaire

E – DÉCLINAISONS TERRITORIALES

1. Précisions méthodologiques

Comme indiqué précédemment, l'objectif de cette contribution est d'esquisser le contenu possible d'une première phase pragmatique du RER toulousain en décrivant les différentes cibles qui nous semblent pouvoir être atteintes en 2025 et 2029 en commençant par optimiser l'existant.

Les pages suivantes proposent tout d'abord **une fiche de synthèse sur une page par territoire** afin de permettre une appropriation et une réflexion partagées par les acteurs de ceux-ci. Elles présentent également **certaines éléments sur lesquels nous nous sommes appuyés pour faire nos propositions en terme d'offre ferroviaire cadencée, en particulier à l'horizon 2025**, en complément de la démarche générale décrite dans la partie B de cette contribution.

Ce document est une contribution argumentée, dont les propositions peuvent être évaluées rapidement, voire approfondies. En effet, la SNCF, la Région Occitanie et les bureaux d'études spécialisés qui les accompagnent ont des moyens autrement plus importants que ceux de Rallumons l'Étoile (voir nos propositions pour réaliser une évaluation rapide de nos propositions).

2. Cinq territoires d'études

- **La branche Ouest (Toulouse-Colomiers-L'Isle-Joudain)** qui pourrait redevenir un « laboratoire » comme elle l'a été :
 - en 1993 avec la mise en place d'une tarification Tisséo entre Colomiers et les Arènes
 - en 2003 avec la mise en place du cadencement et la création de nouvelles gares, accompagnées de nouveaux quartiers autour
- **La transversale Nord/Sud-Est (Montauban-Toulouse-Castelnaudary)** et son potentiel de lignes traversantes
- **Les branches Sud-Ouest (Toulouse-Muret-Carbone et Toulouse-Foix)** qui desservent un secteur contraint, sans transport en commun réellement structurant à ce jour
- **La branche Est (Toulouse-Saint-Sulpice)** qui est la plus complexe car elle réunit 3 lignes à voie unique
- **La gare de Matabiau** qui doit être capable de faire face à la très forte augmentation de la fréquentation qui pourrait être générée par la réalisation de GPSO et par un nœud de correspondances RER toutes les heures en 2025 et toutes les demi-heures en 2029.

3. Le « laboratoire » de l'Ouest

a) Fiche de synthèse

RER TOULOUSAIN - QUELLES CIBLES POUR LA BRANCHE OUEST ?				V4 – 11/06/23	
PHASE	SCÉNARIO	CIBLES			PLAN GARES
		OFFRE FERROVIAIRE CADENCÉE	OFFRE MULTIMODALE GLOBALE		
PHASE 1 MINIMALE	SCÉNARIO 2025 (1 ^{er} choc d'offres)	- mission Colomiers/Arènes cadencée à la demi-heure de 5h à 22h (si possible dès 2024) - mission Auch/Matabiau cadencée à l'heure de 5h à 22h - mission L'Isle-Jourdain/Arènes cadencée à l'heure de 5h à 22h	Création d'une tarification multimodale intégrée pour : - abonnés/occasionnels - intérieur/extérieur de Tisséo 1 ^{ère} évolution des réseaux de bus Tisséo et LiO Expérimentations stationnements et services vélos aux gares des Arènes, de Colomiers et des Ramassiers Expérimentations autopartage et covoiturage	Aménagements des gares de Colomiers et des Arènes comme de véritables pôles d'échanges majeurs RER/métro/bus/vélo Amélioration de toutes les autres gares existantes	
	SCÉNARIO 2029 (inauguration 3 ^{ème} ligne de métro)	- mission Colomiers/Arènes cadencée à la demi-heure de 5h à minuit - mission Auch/Matabiau cadencée à l'heure de 5h à 22h - mission L'Isle-Jourdain/Arènes cadencée à l'heure de 5h à minuit	2 ^{ème} évolution des réseaux de bus Tisséo et LiO Mise en place de stationnements et services vélos dans toutes les gares Généralisation des systèmes d'autopartage et de covoiturage dans toutes les gares		
PHASE 1 DANS L'IDÉAL, SINON PHASE 2	SCÉNARIO 2029+ (à étudier d'ici 3 mois dans le cadre des CPER 2023-2027)	- mission Colomiers/Arènes cadencée à au quart d'heure de 5h à minuit en finissant la mise à 2 voies de la section (ce qui jouera aussi sur l'amélioration de l'exploitation pour les autres trains)	Fin de l'aménagement du réseau REV d'ici décembre 2028	Création de gares à : - Pibrac Chauge - L'Isle-Jourdain Choulon	
PHASE 2	PAS DE SCÉNARIO (propositions non exhaustives qui pourraient être étudiées après l'accord sur une 1 ^{ère} phase)	- électrification de la ligne - mise à deux voies de certaines sections pour augmenter la capacité et la fiabilité - travaux à l'Est des Arènes pour permettre prolongement des trains vers Matabiau et/ou vers le Sud-Ouest - etc.	Améliorations supplémentaires à étudier (augmentation des capacités de stationnement vélos, des stations d'autopartage, etc.)		

b) Contexte : le laboratoire oublié du RER toulousain

- Depuis 1993, il est possible de prendre le train entre Colomiers et les Arènes avec un ticket Tisséo, en contrepartie d'une contribution de Tisséo au financement du service.
- En 2003, l'offre a été cadencée, de nouvelles gares ont été créées (en grande partie financée par Tisséo) et de nouveaux quartiers programmés autour de celles-ci.
- En 2019, une concertation a été organisée pour prolonger les navettes Colomiers-Arènes jusqu'à Brax, en utilisant les financements prévus pour améliorer la section Colomiers-Arènes. De nombreuses personnes et acteurs ont demandé un projet plus ambitieux. La pétition portée par Rallumons l'Étoile a été signée par plus de 1000 personnes (1500 à ce jour).

c) L'offre actuelle

- Une navette Colomiers-Arènes cadencée à la demi-heure aux heures de pointe et à l'heure aux heures creuses en semaine, avec un certain nombre d'irrégularités et plus de trains après 21h.
- Des TER entre le Gers (Auch et/ou L'Isle-Jourdain) et Matabiau toutes les heures en semaines, avec 3 renforts le matin vers Toulouse et 3 le soir depuis Toulouse.
- L'application Tisséo ne propose pas ces trains aux usagers malgré le fait qu'ils puissent les prendre avec leurs billets et abonnements Tisséo.
- Il n'est pas possible de poursuivre son trajet entre les Arènes et Matabiau avec un ticket Tisséo, ce qui génère surprise et incompréhension pour les usagers.

d) Les évolutions envisagées d'ici 2030

L'annexe 1.1 de la nouvelle convention TER prévoit une stabilité de l'offre, hors améliorations entre Colomiers et Brax dans le cadre du projet prévu.

Evolutions envisagées

Stabilité de l'offre moyenne distance (missions Toulouse – L'Isle-Jourdain / Auch) après la refonte de 2019 réalisée pour une meilleure ponctualité des dessertes.

Développements d'infrastructure à l'ouest de Colomiers destinés à permettre l'extension vers Brax-Léguevin des missions St-Cyprien-Arènes – Colomiers.

Effets de la mise en service de la 3^e ligne de métro avec interconnexion train /métro en gare de Colomiers. Analyse des compositions de matériel roulant à réaliser compte tenu des possibilités d'accès facilités aux bassins d'emploi aéronautiques.

A noter que ce projet nécessite encore l'organisation d'une enquête publique en vue de sa Déclaration d'Utilité Publique et qu'il se traduirait, selon SNCF Réseau, par la coupure de tout ou partie de la circulation des TER pendant un an et demi.

4. Les deux branches du Sud-Ouest

a) Fiche de synthèse

RER TOULOUSAIN - QUELLES CIBLES POUR LES BRANCHES SUD-OUEST ?					V2 – 11/06/23	
PHASE	SCÉNARIO	CIBLES			PLAN GARES	
		OFFRE FERROVIAIRE CADENCÉE	OFFRE MULTIMODALE GLOBALE			
PHASE 1 MINIMALE	SCÉNARIO 2025 (1 ^{er} choc d'offres)	- mission RER Toulouse-Muret cadencé à la demi-heure de 5h à 22h - mission Toulouse – Montréjeau cadencée à l'heure de 5h à 22 - mission Toulouse-Tarbes cadencée à toutes les 2 heures de 5h à 22h (alternance avec intercités Toulouse-Bayonne) - missions omnibus Toulouse-Foix cadencée à l'heure de 5h à 22h avec rame double - mission non omnibus Toulouse-Ax cadencée toutes les 3 heures de 5h à 22h - mission non omnibus Toulouse-Latour cadencée toutes les 3 heures de 5h à 22h - nœud de correspondances toutes les heures à Matabiau	Création d'une tarification multimodale intégrée pour : - abonnés/occasionnels - intérieur/extérieur de Tisséo 1 ^{ère} évolution des réseaux de bus Tisséo et LiO Expérimentations stationnements et services vélos aux gares de Muret, Portet et Saint-Agne Expérimentations autopartage et covoiturage			
	SCÉNARIO 2029 (inauguration 3ème ligne de métro)	- mission Toulouse-Carbone cadencé à la demi-heure de 5h à minuit - mission Toulouse – Montréjeau cadencée à l'heure de 5h à 22 - mission Toulouse-Tarbes cadencée à toutes les 2 heures de 5h à 22h (alternance avec intercités Toulouse-Bayonne) - missions omnibus Toulouse-Foix cadencée à l'heure de 5h à minuit - mission non omnibus Toulouse-Ax cadencée toutes les 3 heures de 5h à 22h - mission non omnibus Toulouse-Latour cadencée toutes les 3 heures de 5h à 22h - nœud de correspondances toutes les demi-heures à Matabiau	2 ^{ème} évolution des réseaux de bus Tisséo et LiO Mise en place de stationnements et services vélos dans toutes les gares Généralisation des systèmes d'autopartage et de covoiturage dans toutes les gares	Amélioration de toutes les gares existantes (accès, accessibilité, couverture des quais, etc.) + création terminus à Carbone		
PHASE 1 DANS L'IDÉAL, SINON PHASE 2	SCÉNARIO 2029+ (à étudier d'ici 3 mois dans le cadre des CPER 2023-2027)	- missions omnibus Toulouse-Foix cadencée à la demi-heure de 5h à minuit grâce à la création de nouvelles gares de croisement	Fin de l'aménagement du réseau REV d'ici décembre 2028	Création de gares à : - Cancéropôle - Roques - Muret Nord - Muret Portes des Pyrénées - Pinsaguel - Labarthe-sur-Lèze		
PHASE 2	PAS DE SCÉNARIO (propositions non exhaustives qui pourraient être étudiées après l'accord sur une 1ère phase)	Etude potentiels de diamétralisations vers le Nord et vers l'Ouest	Améliorations supplémentaires à étudier (augmentation des capacités de stationnement vélos, des stations d'autopartage, etc.)			

b) L'offre actuelle sur l'axe Toulouse-Muret

La trame horaire prévoit 4 sillons dans chaque sens pour les TER :

- Un sillon TER Toulouse-Pau en alternance avec un sillon pour l'Intercité Toulouse-Bayonne (4 fois par jour)
- Un sillon TER Toulouse-Montréjeau
- Un sillon TER Toulouse-Boussens
- Un sillon TER Toulouse-Muret

Utilisation du sillon TER Toulouse-Muret

Muret	N	O	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N
Matabiau	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
Heure	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h
Matabiau	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01
Muret	N	O	O	N	O	N	O	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N

L'analyse de l'offre réelle montre que ces sillons sont loin d'être mobilisés toute la journée, notamment les sillons Toulouse-Boussens et Toulouse-Muret. En vert les sillons utilisés, en rouge ceux qui ne le sont pas.

Utilisation du sillon TER Toulouse-Boussens

Missions	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3
Boussens	N	O	O	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Muret	N	O	O	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Matabiau	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52
Heure	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h
Matabiau	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08
Muret	O	N	O	N	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	N	N	N
Boussens	O	N	O	N	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	N	N	N
Missions	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3	T3

c) Nos propositions pour l'axe Toulouse-Muret

Il est proposé de légères modifications de la trame horaire de 2025 pour permettre une offre cadencée améliorant la desserte de toutes les gares avec un choc d'offre particulièrement important sur Portet et Muret :

- Un sillon TER Toulouse-Pau en alternance avec un sillon pour l'Intercité Toulouse-Bayonne (4 fois par jour)
- Une ligne Toulouse-Montréjeau cadencée à l'heure de 5h à 22h
- Une ligne Toulouse-Muret cadencée à la demi-heure de 5h à 22h avec 2 rames dédiées

Ce schéma montre le nombre d'arrêts par gare en fonction des différents sillons.

Offre 2023 théorique

Missions	T2	IC	T1	T3	T4
Bayonne		5			
Pau		5	12		
Tarbes		5	12		
Montréjeau	17	5	12		
Boussens	17	5	12	17	
Muret	17	5	12	17	17
Matabiau (mn arrivée)	21	26	29	52	59
Trame de 5h à 22h					
Matabiau (mn départ)	01	08	31	33	42
Muret	17	17	12	5	17
Boussens		17	12	5	17
Montréjeau			12	5	17
Tarbes			12	5	
Pau			12	5	
Bayonne				5	
Missions	T4	T3	T1	IC	T2

Offre 2023 réelle

Missions	T2	IC	T1	T3	T4
Bayonne		4			
Pau		4	4		
Tarbes		4	11		
Montréjeau	4	4	12		
Boussens	9	4	12	2	
Muret	10	4	12	2	4
Matabiau (mn arrivée)	21	26	29	52	59
Trame de 5h à 22h					
Matabiau (mn départ)	01	08	31	33	42
Muret	6	3	11	4	12
Boussens		3	11	4	12
Montréjeau			11	4	6
Tarbes			11	4	
Pau			7	4	
Bayonne				4	
Missions	T4	T3	T1	IC	T2

Choc d'offre 2025

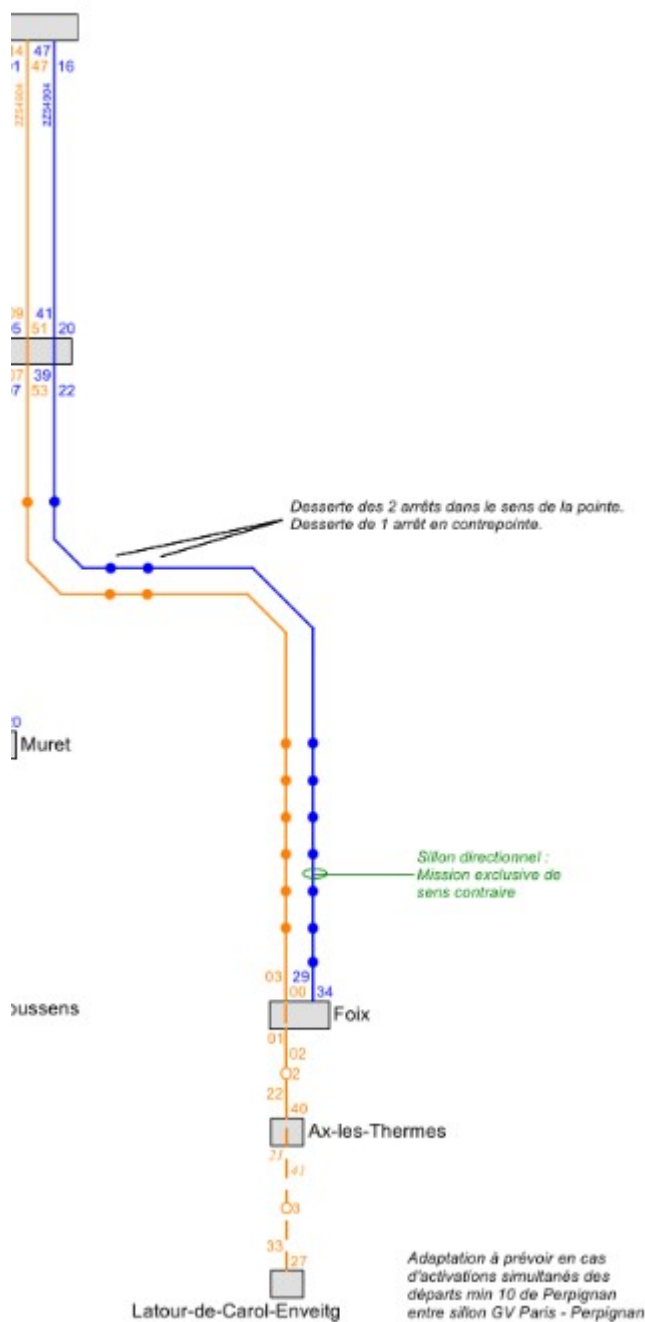
Missions	T2	IC	T1	T4	T3
Bayonne		5			
Pau		5	12		
Tarbes		5	12		
Montréjeau		5	12		17
Boussens		5	12		17
Muret	17	5	12	17	17
Matabiau (mn arrivée)	19	26	29	51	59
Trame de 5h à 22h					
Matabiau (mn départ)	01	08	29	33	33
Muret	17	17	17	5	12
Boussens		17		5	12
Montréjeau		17		5	12
Tarbes				5	12
Pau				5	12
Bayonne				5	
Missions	T3	T2	IC	T1	T4

d) L'offre actuelle sur l'axe Toulouse-Foix-Latour-de-Carol

En théorie, cet axe permet une offre cadencée à la demi-heure dans les deux sens malgré la voie unique avec des gares de croisement toutes les 15 mn.

Malheureusement, la SNCF n'arrive pas à assurer un service fiable. Du coup, l'offre est dégradée par rapport au potentiel :

- les deux sillons ne sont utilisés conjointement qu'aux heures de pointe vers Toulouse le matin et depuis Toulouse en fin de journée.
- Les arrêts dans les gares de Pins-Justaret et de Venerque-La Vernet ne sont pas systématiques sur le sillon Toulouse-Foix.



e) Nos propositions pour 2025 sur l'axe Toulouse-Foix-Latour-de-Carol

Il est proposé de conserver ces sillons en privilégiant un sillon Toulouse-Foix cadencé toutes les heures avec arrêt dans toutes les gares.

Le deuxième sillon serait donc dédié en alternance aux TER vers Ax, Latour-de-Carol (sans arrêts systématique à Pins-Justaret et Venerque-Le Vernet), ainsi qu'aux trains de fret.

5. La transversale Nord/Sud-Est

a) Fiche de synthèse

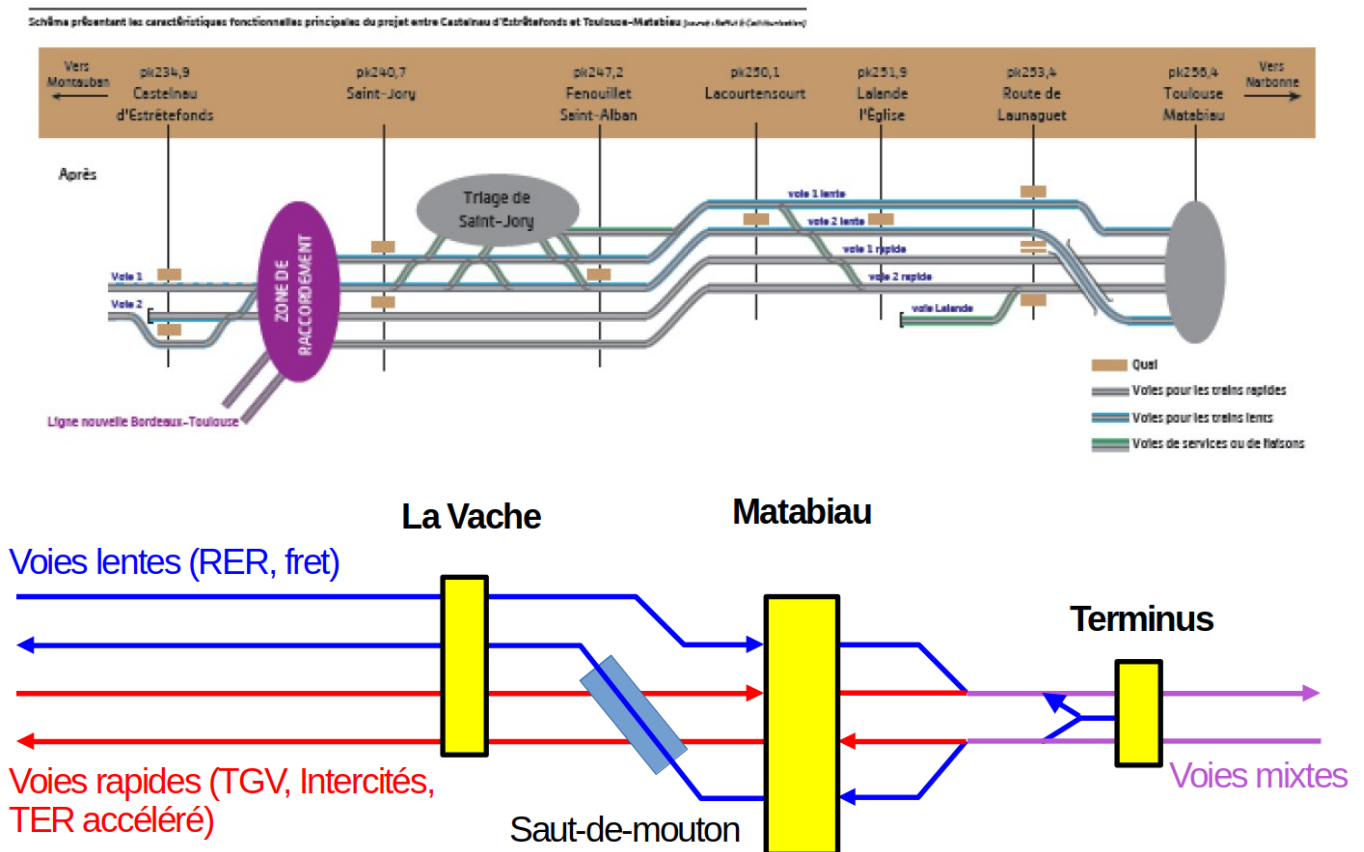
RER TOULOUSAIN - QUELLES CIBLES POUR LA DIAMÉTRALE NORD/SUD-EST ?					V2 – 11/06/23	
PHASE	SCÉNARIO	CIBLES			PLAN GARES	
		OFFRE FERROVIAIRE CADENCÉE	OFFRE MULTIMODALE GLOBALE			
PHASE 1 MINIMALE	SCÉNARIO 2025 (1 ^{er} choc d'offres)	- mission omnibus Montauban-Castelnaudary cadencée à l'heure de 5h à 22h - mission omnibus Montauban/Toulouse cadencée à l'heure - nœud de correspondances toutes les heures à Matabiau + maintien missions à vocation régionale vers Agen, Cahors/Brive, Narbonne/Perpignan	Création d'une tarification multimodale intégrée pour : - abonnés/occasionnels - intérieur/extérieur de Tisséo 1^{ère} évolution des réseaux de bus Tisséo et LiO Expérimentations stationnements et services vélos aux gares de Labège Innopole (Station V x 4), Castelnaud d'Estrétefonds, Lacourtenours, Montaudran, Escalquens Expérimentations autopartage et covoiturage			
	SCÉNARIO 2029 (inauguration 3ème ligne de métro)	- mission omnibus Montauban-Bazège cadencée à la demi-heure de 5h à minuit (a minima jusqu'à 22h en fonction de l'avancée des travaux des AFNT) - nœud de correspondances toutes les demi-heures à Matabiau + missions à vocations régionales cadencées à l'heure de 5h à 22h vers Agen, Cahors/Brive, Perpignan	2^{ème} évolution des réseaux de bus Tisséo et LiO Mise en place de stationnements et services vélos dans toutes les gares Généralisation des systèmes d'autopartage et de covoiturage dans toutes les gares	Amélioration de toutes les gares existantes, y compris Labège Village et création terminus à Bazège Réouvertures, déplacement ou créations des gares à : - Labège La Cadène (3ème ligne) - Fenouillet (AFNT) - Lacourtenours (AFNT) - Lalande-Eglise (AFNT) - La Vache (AFNT) - Lespinasse (déjà étudiée)		
	PHASE 1 DANS L'IDÉAL, SINON PHASE 2	SCÉNARIO 2029+ (à étudier d'ici 3 mois dans le cadre des CPER 2023-2027)	- missions RER diamétralisées toutes les 15 mn avec la création du terminus de Castelnaud et du saut-de-mouton prévu dans la DUP des AFNT ?	Fin de l'aménagement du réseau REV d'ici décembre 2028	Création de gares à : - Eurocentre (à anticiper dans AFNT) - Malepère (déjà étudiée) - Labège Madron (connexion ligne B) - Rivel	
PHASE 2	PAS DE SCÉNARIO (propositions non exhaustives qui pourraient être étudiées après l'accord sur une 1ère phase)	- la fin des AFNT (dont la création du saut-de-mouton prévu dans la DUP) et des aménagements sur la partie Sud-Est doivent permettre des lignes diamétralisées toutes les 15 mn soit uniquement Nord/Sud-Est, soit en mixant avec le Sud-Ouest et l'Est	Améliorations supplémentaires à étudier (augmentation des capacités de stationnement vélos, des stations d'autopartage, etc.)	Création de gares à : - Toulouse Radoub - Toulouse Herbettes - Belberaud - Montlaur (déplacement au centre)		

b) Une diamétralisation prévue depuis longtemps

En effet, le dossier de l'enquête publique pour la DUP des Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain prévoyait la création d'un saut-de-mouton qui prévoyait, même si cela n'était pas indiqué clairement, une diamétralisation d'un certain nombre de TER/RER.

Ci-dessous le schéma des fonctionnalités issu du dossier soumis à l'enquête et un schéma illustrant le fonctionnement réel envisagé.

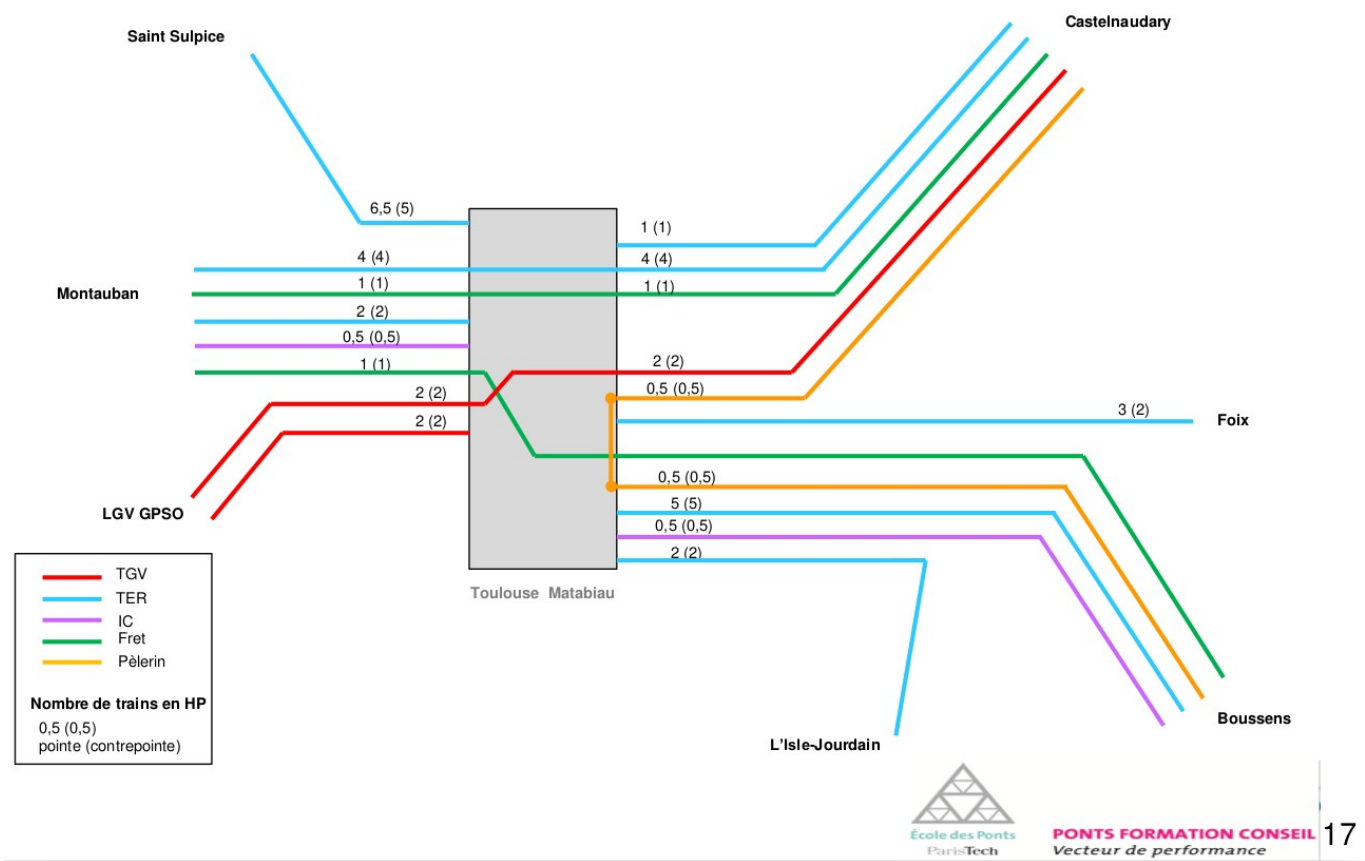
Le schéma ci-dessous résume le projet :



Ce fonctionnement attendu a d'ailleurs été approfondi dans une étude « page blanche » sur Matabiau réalisée avant 2018. Pour désaturer Matabiau et réduire le nombre d'aiguillages, cette étude prévoyait l'organisation de 3 blocs (Central, Est et Ouest). Le bloc central était prévu pour permettre 4 TER/RER diamétralisés par heure.

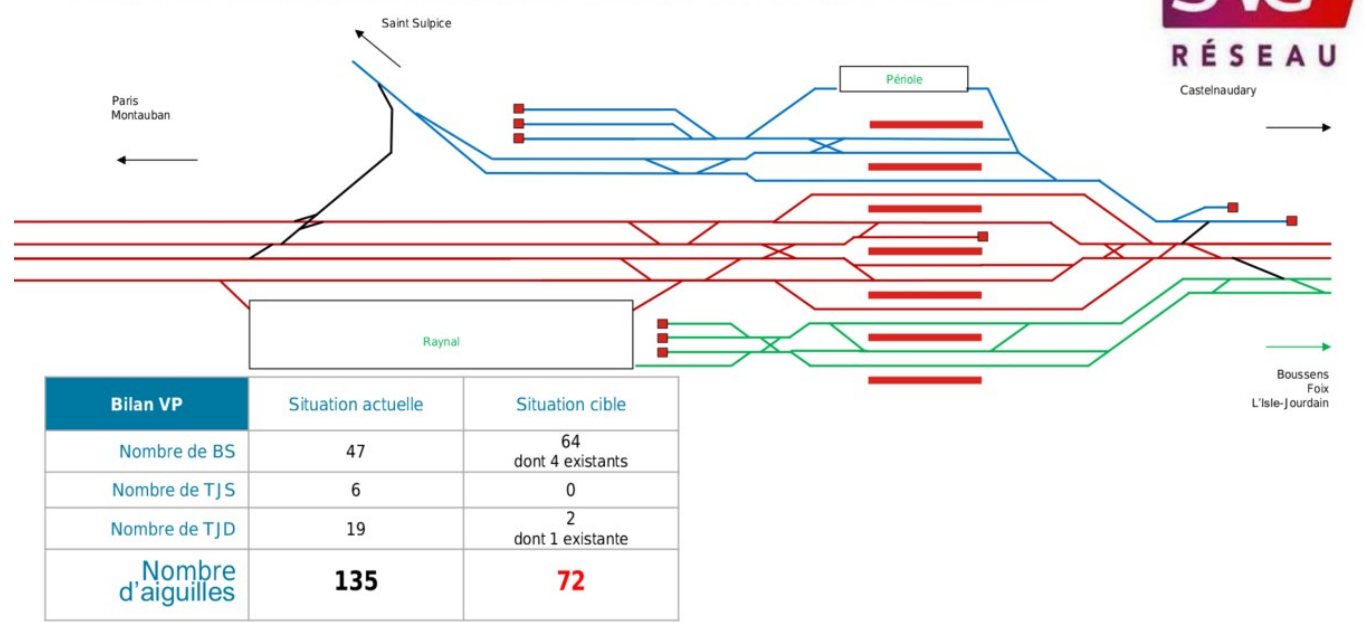
Description de la situation cible

Scénario 1 – Offre retenue



L'exemple de Toulouse Matabiau

Projet proposé par le groupe de travail « Page Blanche »



Bilan VP	Situation actuelle	Situation cible
Nombre de BS	47	64 dont 4 existants
Nombre de TJS	6	0
Nombre de TJD	19	2 dont 1 existante
Nombre d'aiguilles	135	72

c) Une trame horaire pour 2025 qui prévoit la diamétralisation de tous les TER

Le début des travaux des AFNT (Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain) vont fortement impacter les circulations sur le Nord.

Ainsi, il est prévu que toutes les circulations entre Matabiau et Montauban vont être rallongées de 10 mn. Il est aussi indiqué sur le

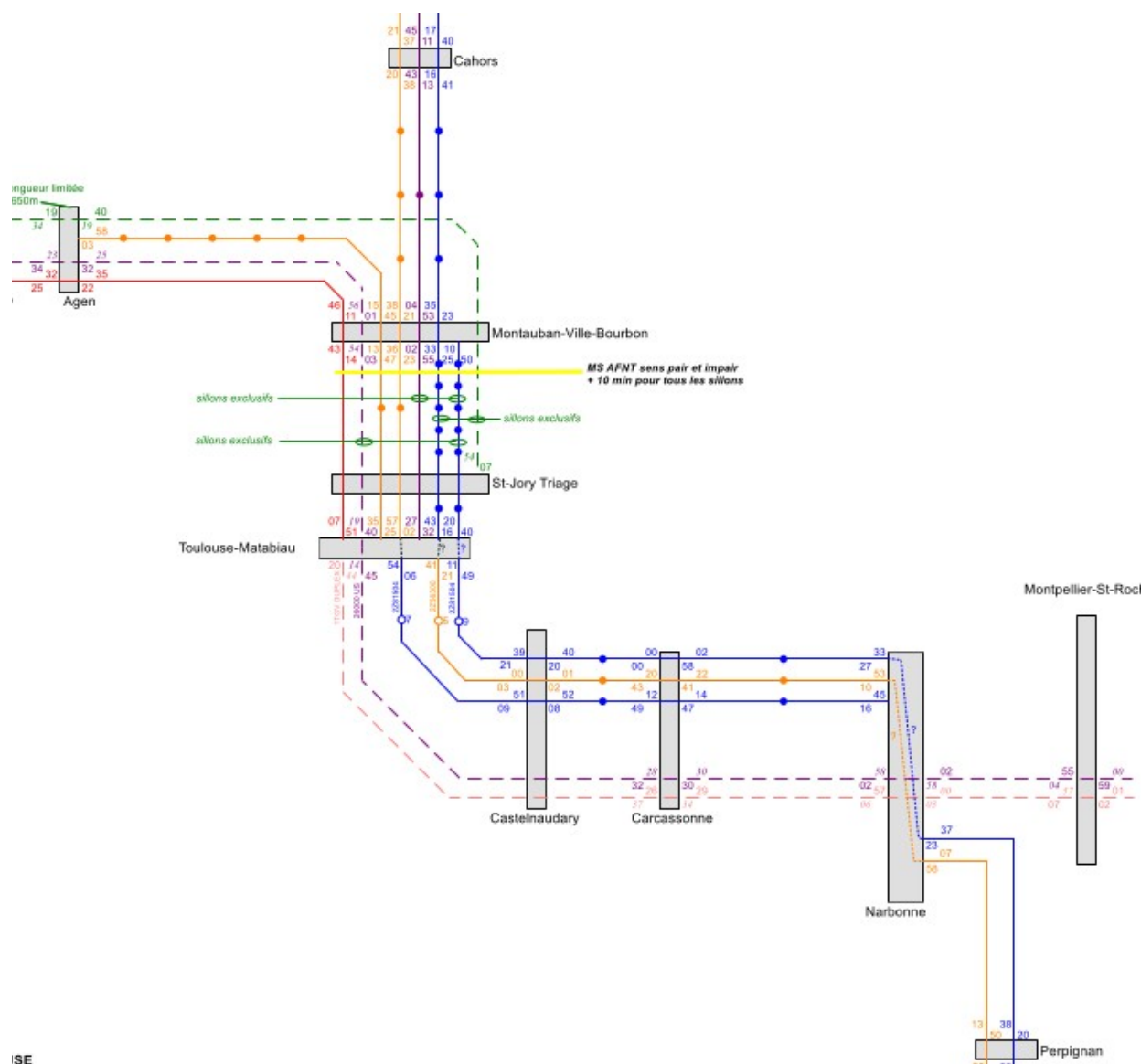
document officiel de la trame horaire que pour garantir la faisabilité du graphique d'occupation des voies (GOV) en gare de Matabiau, tous les trains venant du Nord seront prolongés vers le Sud-Est et inversement. En clair, tous les TER seront diamétralisés pour faciliter l'exploitation, mais sans l'optimiser pour les usagers et sans leur dire.

Autre point d'optimisation potentiel, l'existence de longs sillons en doublon vers Cahors/Brive et Narbonne/Perpignan alors qu'il n'y a jamais plus d'un TER par heure vers ou venant de ces destinations.

GARE DE TOULOUSE

EXPLOITATION BLOC CENTRAL

Pour garantir une faisabilité du GOV conforme aux prescriptions du Recueil d'Exploitation, il est impératif que les missions « Nord Toulouse », transitant par le bloc central, s'enchainent avec les missions « Sud Toulouse » sans modification de composition matériel. Ce qui signifie que le 1er train en provenance du nord doit s'enchaîner avec le 1er train au départ côté sud, et inversement.



d) Nos propositions

Il est proposé de revoir cette trame pour améliorer l'offre à vocation RER, sans pénaliser l'offre TER. Voici les principes proposés qui nécessite une étude technique plus poussée :

- La trame reste inchangée pour les TGV et les Intercités
- Des TER pour Agen, Brive et Perpignan toutes les heures avec toujours les mêmes sillons pour chacun, avec peu d'arrêts dans l'agglomération toulousaine
- Un Montauban-Castelnaudary omnibus cadencé toutes les heures avec 4 rames dédiées
- Une offre supplémentaire à évaluer
 - Seulement un Montauban-Matabiau toutes les 2h comme projeté ?
 - Un Montauban-Matabiau toutes les heures, comme le permet la trame actuelle ?
 - Un 2^{ème} Montauban-Castelnaudary toutes les heures ?

6. La branche Est

a) Fiche de synthèse

RER TOULOUSAIN - QUELLES CIBLES POUR LA BRANCHE EST ?				V2 – 11/06/23	
CIBLES					
PHASE	SCÉNARIO	OFFRE FERROVIAIRE CADENCÉE	OFFRE MULTIMODALE GLOBALE	PLAN GARES	
PHASE 1 MINIMALE	SCÉNARIO 2025 (1 ^{er} choc d’offres)	- mission Saint-Sulpice/Matabiau omnibus cadencée à l’heure de 5h à 22h - renforts aux heures de pointes - nœud de correspondances toutes les heures à Matabiau	Création d’une tarification multimodale intégrée pour : - abonnés/occasionnels - intérieur/extérieur de Tisséo 1 ^{ère} évolution des réseaux de bus Tisséo et LiO Expérimentations stationnements et services vélos dans gares de Saint-Sulpice, Gragnague et Montastruc Expérimentations autopartage et covoiturage	Amélioration de toutes les gares existantes : - Montrabé - Gragnague - Montastruc -Roquesérière - Saint-Sulpice	
	SCÉNARIO 2029 (inauguration 3 ^{ème} ligne de métro)	- mission Saint-Sulpice/Matabiau omnibus cadencée à la demi-heure de 5h à minuit - nœud de correspondances toutes les demi-heures à Matabiau	2 ^{ème} évolution des réseaux de bus Tisséo et LiO Mise en place de stationnements et services vélos dans toutes les gares Généralisation des systèmes d’autopartage et de covoiturage dans toutes les gares	Création de gares à : - Portes-du-Tarn - Rouffiac - L’Union-Saint-Jean	
	PHASE 1 DANS L’IDÉAL, SINON PHASE 2	SCÉNARIO 2029+ (à étudier d’ici 3 mois dans le cadre des CPER 2023-2027)		Fin de l’aménagement du réseau REV d’ici fin 2028	
PHASE 2	PAS DE SCÉNARIO (propositions non exhaustives qui pourraient être étudiées après l’accord sur une 1 ^{ère} phase)	- mission Saint-Sulpice/Matabiau omnibus cadencée au quart d’heure de 5h à minuit - nœud de correspondances toutes les quart d’heures à Matabiau - études de scénarios avec diamétralisations, électrification de la ligne et rames dédiées RER	Améliorations supplémentaires à étudier (augmentation des capacités de stationnement vélos, des stations d’autopartage, etc.)	Création de gares à : - Gramont	

b) Une offre actuelle très irrégulière

Cette branche est la plus contrainte du réseau avec une section Toulouse/Saint-Sulpice en partie en voie unique, puis 3 voies uniques.

L'offre est organisée autour de 4 lignes (avec des couleurs différentes ci-dessous) : Toulouse-Castres, Toulouse-Carmaux, Toulouse-Rodez et Toulouse-Figeac. Aucune n'est cadencée avec une offre très concentrée aux heures de pointe dans le sens de la pointe et beaucoup plus faible pour le reste. Aucune de ces 4 lignes n'offre de desserte omnibus entre Toulouse et Saint-Sulpice. Aucune de ces lignes

St Sulpice			06:18	06:35	06:52	07:01	07:16	07:41	07:48	08:06	08:16
Roquesière			06:24								
Montastruc			06:29	06:44	07:01	07:13	07:24	07:49	07:56	08:16	
Graguague			06:34		07:07		07:28		08:04		
Montrabe			06:41	06:53		07:22	07:35	07:58	08:12		
Toulouse			06:48	07:01	07:20	07:30	07:43	08:06	08:20	08:31	08:36

Toulouse	05:41	06:06	06:43	06:54		07:25	07:50				08:57
Montrabé	05:49		06:51				07:58				
Graguague											
Montastruc	05:58		07:01				08:07				
Roquesière											
St Sulpice	06:07	06:25	07:11	07:21		07:49	08:15				09:18

St Sulpice	08:43				09:40	09:48	10:07	10:24			
Roquesière											
Montastruc	08:51					09:56					
Graguague							10:18				
Montrabe	09:00					10:06					
Toulouse	09:08				10:00	10:13	10:31	10:44			

Toulouse		09:17									11:16
Montrabé											
Graguague		09:30									
Montastruc		09:35									
Roquesière											
St Sulpice		09:43									11:37

c) Les évolutions envisagées dans la nouvelle convention TER

La nouvelle convention TER, adoptée en mars 2023, confirme dans son annexe 1.1 une réflexion sur une offre cadencée sur cet axe, mais sans préciser les pistes étudiées.

Evolutions envisagées

Développement d'offre dans le but de réduire les creux de desserte et de mieux rythmer la grille horaire (objectif : ne pas être en-dessous d'un train / heure en période creuse entre Toulouse et Albi).

Développement d'offre dans le but de réduire les creux de desserte et de mieux rythmer la grille horaire (objectif : ne pas être en-dessous d'un train / 2 heures en heure creuse).
Articulation des offres trains et autocar liO (ligne 760 Toulouse – Castres et 765 St-Sulpice – Castres) afin d'accroître la complémentarité des offres liO train + autocar

Réflexion sur une trame cadencée sur les 3 lignes du nord-est toulousain en cours, se heurtant toutefois à des contraintes fortes d'insertion sur ces 3 branches à voie unique.

Expérimentation de services assurés par la rame pilote Régiolis hybride trimode (électrique / diesel / batteries).

d) Nos pistes de réflexion

Comme nous l'ont confirmé les services de la Région, l'offre actuelle n'utilise pas aujourd'hui pleinement les capacités de la ligne suite aux travaux financés par la Région Midi-Pyrénées il y a quelques années.

L'urgence nous semble être la mise en place d'une offre Toulouse-Saint-Sulpice cadencée toutes les heures et s'arrêtant dans toutes les gares, dont celle de Gragnague où vient d'être inauguré un nouveau lycée. Selon les capacités actuelles, cela pourrait sûrement être possible soit par la création d'une ligne dédiée, soit par l'adaptation d'une ligne existante.

Pour l'étape 2029, l'objectif serait d'avoir une offre omnibus cadencée à la demi-heure entre Toulouse et Saint-Sulpice, là aussi soit par une ligne dédiée, soit par l'adaptation des lignes existantes.

Compte tenu de la complexité de la ligne, une analyse plus approfondie nécessite l'intervention de bureaux d'études spécialisés.



 RALLUMONS
L'ÉTOILE !
POUR UN RER TOULOUSAIN